

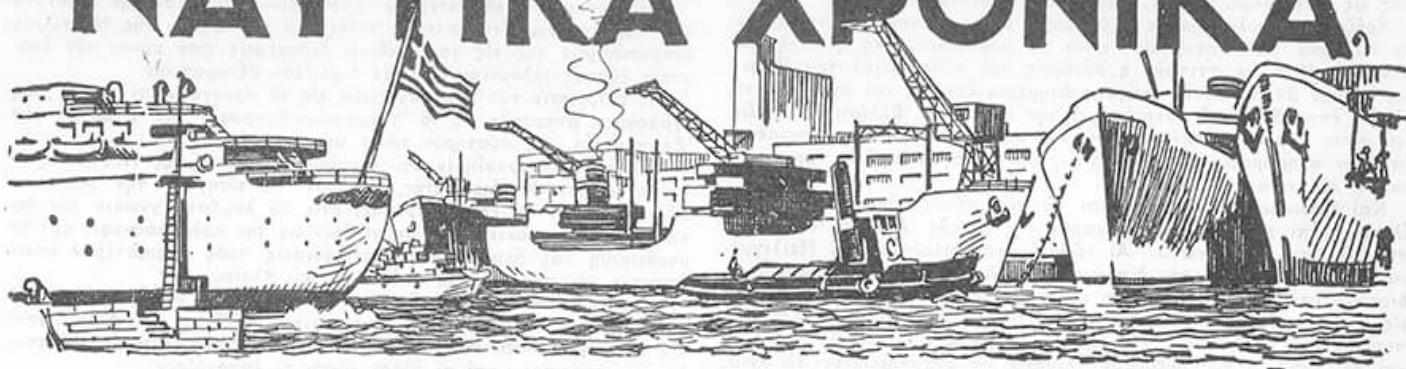
# NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1963

Αρ. Φύλλου 676/435

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 676/435

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1963

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Η ΦΥΓΗ

Είναι γνωστάι αι πολλαπλά δυσκολίαι, που άντιμετωπίζει ή Ναυτιλία μας: Μονόπλευρος συγκρότησις της δυνάμεως της (φορτηγά ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια τράμπης), Έλλειψης έθνικών μεταφορών, άνωταρξίας έντοπιας εύδημον κόστους χρηματογοράς, άπολυτος έξαρτησης από τους ξένους οσφαλιστάς και τους ξένους νηογνώμονας, άνωπάρκεια έγχωριών μέσων έπισκευών, έλλειψης κρατικής προστασίας, άπουσία σταθεράς έναντι της Ναυτιλίας πολιτικής.

Παλαιόν πρός τάς δυσκολίας αυτάς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον πρέπει μόνον και ἀδοιθητον νὸ άντιμετωπίσῃ τους ισχυρούς ἀνταγωνιστάς του, πλουσίους ὅλους, μὲ μακράν εἰς τὰ βαθάστια ἔργα παράδοσιν, χάρις εἰς τὴν ὁποίαν στενωτάτους ξένους δημιουργήσει δεσμούς μὲ τους μεγάλους ἐμπορικούς και διομήχανικούς οἰκους του Κόσμου, διὰ νὰ προτιμῶνται.

Στοργικὴ εἶναι δι' ολας τὰς ξένας ναυτιλίας ή κρατικὴ συμπαράστασις, ἵν μὴ καὶ ή ίδικη τοιαύτη. Αφθονα τὰ ἐπειδύμονεα εἰς τὰ πλοῖα έθνικὰ κεφαλαία, εύθηνη ή χρηματοδότησις, σημαντικαὶ αἱ έθνικαι μεταφορῶν. Ιδίαν διαθέτουν ναυπηγικὴν διομήχανίαν δῆλοι αἱ ξέναι μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι, ιδίαν οσφαλιστικὴν ἀγοράν και παντοειδῆ ἄλλα πλεονεκτήματα.

Λογικὸν θὰ ήδηντο τις νὰ ἀνομένη, δηι διὰ νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὸ σισύφειον αὐτὸν ἔργον τῆς ἐπιβιώσεως, τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν θὰ ζεῖται ἀνεπιφύλακτον, τούλαχιστον, νὰ ἔχῃ τὴν κατανόησιν ἀπὸ μέρους τοῦ κρατικοῦ παράγοντος. Πράγματι, οἱ ἀρμόδιοι ὄμιλοι, οὐχὶ ἀπλῶς περὶ συμπαραστάσεως, ἀλλὰ περὶ στοργῆς, μὲ τὴν δοποιαν περιβάλλοντον τὸν τόσον σημαντικὸν, ἀλλὰ και τόσον εὐπαθῆ αὐτὸν κλάδον τῆς έθνικῆς ἡμῶν οἰκονομίας. Καὶ ἐκδηλοῦται η στοργὴ αὐτῆ, μὲ τὴν κατάφωρον ἀδιαφορίαν, τὴν σύγνοιαν, τὴν προκατάληψιν, ἢ μὴ τὴν ἔχθρότητα, τὰς αὐταρχικὰς παρεμβάσεις, τὴν κλωστεργίαν, συχνότατα δὲ και τὴν ἀντίδρασιν κατὰ τοῦ ἔργου τοῦ πλοίου. Είναι γνωστὸν τὸ ἀνέκδοτον τῆς πονετικῆς μητρός, ποὺ ἔπινξε τὸ μοναδικὸν τῆς τέκνου, συνεπεία οσφυκτικοῦ ἐναγκαλισμοῦ.

Σφαδάζουσα, λοιπόν, και ή Ναυτιλία μας ὑπὸ τὸν ἐναγκαλισμὸν τῶν φιλοστόργων «προστατῶν» τῆς, δόδεγεται ἀπὸ τὸ φυσικὸν εἰς πάντα ζῶντα ὄργανισμὸν ἔνστικτον τῆς αὐτοσυντήρησεως, πρὸς τὴν μονην και πάλιν ὄδον τῆς σωτηρίας, τὴν φυγὴν, τὴν ὀριστικὴν ἀτυχῆ τὴν φοράν αὐτῆν, ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον.

Και μᾶς πληροφοροῦν σοδαροί «Ελλήνες ἐφοπλισταὶ τῆς Νέας Υ-όρκης, δηι κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ Ιουλίου ὑπεβλήθησαν εἰς τὸν έν Νέα Υόρκη ναυτιλιακὸν ἐπίτροπον τῆς Λιθερίας ζέδεκα αἰτήσεις ἐλληνικῶν πλοίων μετεγγραφῆς εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μοροβίας.

Ἐνημερίζοντο οι γνωστοὶ «έγκεφαλοι» τοῦ καλοῦ μας «Υπουργείου νὰ πιστεύουν, δηι ή ἀνάγκη και μόνον, ὁ φόδος τοῦ «κμπούκοτάζ» ἔφερον τὰ πλοῖα μας ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον και ὅτι, ὁ «μπαμπούλας» τῆς Δ.Ο.Μ. ἀπετέλει δι' αὐτοὺς τὴν ἐπαρκή οσφαλιστιν διὰ νὰ ἐπαναρχίσουν τὸ φθεροποιὸν ἀστυνομικὸν των ἔργων. Εἰς μάτην η στήλη αὐτὴ διαμαρτύρεται κατὰ τῶν διαπραττομένων ἀπὸ τους «ἀσκούντας τὴν κρατικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν», ἐπισημαίνουσα τὸν κίνδυνον τῆς φυγῆς και καλοῦσα τὸ Κράτος και τὰ ὄργανα του νὰ συνέλθουν.

Και μᾶς πληροφοροῦν ἀκόμη ὑπευθύνως γνωστοὶ ἐφοπλιστικοὶ παράγοντες, δηι τὰ ἔνδεκα, ποὺ ἔγκαταλείπουν τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ζὰ γίνουν, μετ' οὐ πολύ, εἴκοσι δύο και περισσότερα, ἔρσον δὲν θελήσουν οι κυβερνῶντες νὰ ἀντιληφθοῦν τὰς δυσκολίους ημέρας, ποὺ διέρεται η Ναυτιλία μας. Ή ἐπιτετής κρίσις ξεχει ἀρκετά ὑποσκόψει τὴν πόστασιν τῆς. Τὸν δρόμον τῆς σωτηρίας ἀναζητοῦν και πάλιν τὰ πλοῖα. Κανεὶς ἔχεφων, σχετικῶν τὴν Ναυτιλίαν, δὲν θὰ τὴν ἀδικήσῃ ιες τὴν ἀπλεπίδα προσπάθειάν της, δηι περισσώση τὴν συναγωνιστικὴν τῆς ίκανότητα, ὅπως παύση νὰ υφίσταται τὰ πρόστιμα και τὰς στυνομικὰς παρεμβάσεις, δηι ποὺ μὴ συνεχίσῃ νὰ πληρώνη φόρους ἐπὶ τῶν ζημιῶν.

### Η ΑΤΥΧΗΣ ΥΠΟΘΕΣΙΣ

Θὰ πληρώσουν και πάλιν τὰ πλοῖα τὸν φόρον ἐπὶ τῶν ισχυρῶν ναυλῶν. Τὸ ξέλημον ἔληξεν. Εἰς μάτην τὰ ἔντονα διαβήματα. «Υπηρεσιακὴ — ἀπῆγητησαν οἱ ἀρμόδιοι «Υπουργοί — εἰναι ή Κυβερνητις. Αναγνωρίζεται τὸ δίκαιον τῆς Ναυτιλίας, πλὴν δὲν ημποροῦν οἱ ὑπηρεσιακοὶ «Υπουργοί νὰ ἐπιληφθοῦν τῆς ἐπιλύσεως ζητημάτων φορολογικῶν».

Αὐτή, ὅρθα - κοφτά, η ἀπάντησις: Τὴν κατὰ δόσεις και μόνον καταβολὴν τοῦ φόρου τοῦ έξαμηνου ἐδέχθη ὁ κ. «Υπουργός τῶν Οικονομικῶν». «Ελειψε και πάλιν η κατανόησις. Ή έκθεσις, δεδομένη, τῆς συσταθείσης ἐπιτροπῆς εἰσηγεῖται τὴν παράτασιν τοῦ ἀφορολογήτου ἐπὶ διετίαν η τριετίαν. Άλλα παρετάθησαν τόσον και αἱ συζητήσεις, ἐν ἀναμονή, ὡς φαίνεται, δελτίωσεως τῆς ναυλαγορᾶς, δηστε νὰ φάσωμε εἰς τὸ σημερινὸν ἀδιέξοδον τῆς ὑπηρεσιακῆς κυβερνήσεως.

Καθ' ὅμας, ἐπρόκειτο περὶ παγίδοι, τὴν ὁποίαν τεχνητῶν η προηγουμένη Κυβερνητις εστήσεις και εἰς τὴν ὁποίαν ἐνεπλάκημεν. Ή σύστασις τῆς Ἐπιτροπῆς παρέπεμπεν οὐσιαστικῶς τὸ αἴτημα τῶν φορολογικῶν διευκολύνσεων εἰς τὰς καλένδας. Αύταποδεικτον ήτο τὸ γεγονός τῆς κρίσιδος ἀπὸ τὰς ἐκανονιστικὰς τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν και τοὺς ναυλοτιμαρίθμους. Η σύστασις τῆς Ἐπιτροπῆς παρελέκεν. Η Ἐπιτροπὴ οὕμας διημούλων τὴν πρὸ ἔτους Κυβερνητις νὰ ἀντιπαρέλθῃ τὴν συζήτησι τοῦ αἴτηματος μέχρις ἐκδόσεως τοῦ πορίσματος. Οταν και αὐτὸ ἐξεδόθη, η ἐπιφύλαξις τοῦ τότε «Υπουργού τῶν Οικονομικῶν» ήτο ἀρκετά ἐνδεικτικὴ τῆς κακῆς θελήσεως. Είναι, ἀλλως τε, γεγονός, δηι ὑπεδείχθη εἰς τὰ κρατικὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς η καθυστέρησις τοῦ πορίσματος. Εν τῷ μεταξὺ θὰ ἐβελτιούντο, ισως, οἱ ναύλοι...

Και τώρα καλοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ πληρώσουν. Η ἀρνησις σημαίνει πρόστιμα διαρύτατα και ἀναγκαστικά μέτρα. Ούκ η ἀλλως γενέσθαι.

Και ξομεν ύποφιν μας τοὺς ύπευθύνους ἀριθμούς μεγάλης ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως ἐπὶ τῶν ζημιῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς και τῶν οφειλομένων δηι τὸ α' ξέλημον τοῦ 1963 φόρων. Εἰς τὴν περίπτωσιν λ.χ. τριών μπάλκ κέρρεις — μετασκευασθέντων Τ 2 — θὰ πληρωθοῦν φόροι 29.319,30 δολλάρια, ἐνώ ζημιαὶ ἀπεκομιδησθαν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ύπ' ὅφιν και αἱ ἀποσθέτεις.

Αφθονα τὰ τοιαύτα παραδείγματα. Και δὲν πρόκειται πάντοτε περὶ τῶν ἀντιοικονομικῶν λίμπερτς, ἀλλὰ και περὶ σκαφῶν μεγάλων φορτηγῶν η τάνκερς μέσης χωρητικότητος.

Σφαλμὸν διέπρατα, καθ' ὅμας η Κυβερνητις — διαρύτατον τὸ τῆς προηγουμένης — διότι ηγόνθηστο τὸ λογικὸν και δίκαιον αἴτημα τῆς Ναυτιλίας. Εύχομεθα νὰ μὴ σημειωθουν ἐπιπτώσεις, δυσάρεστοι δηι τὴν θειν τὴν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότηος. Πολὺ οὕμας τὸ φορούμεθα. «Ἀπεδείχθη και πάλιν, δὲν κατανόησιν τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος δὲν έχουν, ἀτυχῶς, οἱ ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς διαχειριζόμενοι τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ διοικητικὰ και τὰ φορολογικὰ κατ' αὐτῆς μέτρα, δὲν είναι ἐποικοδομητικὰ διὸ τὴν ἀναπτυξιν τῆς. Η φυγὴ διαγράφεται, ως διέξοδος, ως τὸ μόνον μέσον πειθιώσεως...

### ΕΠΙ ΖΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

«Εχομεν κάθε λόγον νὰ πιστεύωμεν, δηι η σημειουμένη ἐλλειψης πλοίων τῶν άνωτέρων και κατωτέρων, μέχρι και τῶν ναυτοπαίδων, δὲν φειλεται εἰς μόνην τὴν ἀπὸ μέρους τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ζητοῖσιν. Αἱ πληροφορίαι μας φέρουν ἐντεινομένην τὴν διαρροήν τῶν «Ελλήνων ναυτικῶν πρὸς τὰ ἐδραϊκῆς ιδιοκτησίας πλοῖα, ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Ισραήλ και τὰς γνωστας ξένας τῆς ἀσυδοσίας. Εἰς τὰ σκανδιναϊκὰ ἐπίσης σκάφη οἵ διλγοι «Ελλήνες είναι ναυτολογούμενοι.

Δὲν δυνάμεθα, οὔτε και εἰμεθα οἱ ἀρμόδιοι, νὰ υπολογίσωμεν τὴν ἔκτασιν τῆς διαρροῆς αὐτῆς. «Υπερβαίνουν πάντως τοὺς τρισχιλίους οἱ ἐπιθεωρητοῦτες.

«Άλλοτε η ἐλλειψης πληρωμάτων ἐσμειούτο, σταν τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας ἐτέλει εἰν ἐνέργεια. Πού, οὕμας, τώρα, μὲ τὰ τόσα και τόσα — περὶ τὰ διακόσια — ἐν παροπλισμῷ τελούντα εἰσέτι ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη, νὰ ἀποδώσωμεν τὴν παρατηρουμένην ἐλλει-

φιν; Μόνη καθ' ήμάς έξηγησις, ή άθρός ναυτολόγησις τῶν ναυτικῶν μας εἰς ξένα πλοία. Εἶναι, πράγματι, περιζήτητοι.

Χρήζει παρακολούθησεως ή ύπόθεσις αὐτή. Κάποια έρευνα πρέπει νὰ διεσαχθῇ. Τὸ 'Υπουργεῖον εἶναι τὸ ἀρμόδιον. Αὐτὴ ή φυγὴ μᾶς ἀνησυχεῖ. Καθ' ἡν στιγμὴν ή σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀποβαίνει ἐξ ἀνάγκης ὁσμέραι ἐλλιπῆς καὶ ἀντικανονικῆς, θὰ ἡτο ἐπικίνδυνον νὰ ἐπιτρέψωμεν τὴν πρόσληψιν 'Ελλήνων ναυτικῶν, ἵνα οὗτοι συμπληρώσουν τὰ κενά τῆς ἐπανδρώσεως τῶν στερουμένων ἐπαρκῶν πληρωμάτων ξένων πλοίων, τῶν συναγωνιζομένων, σημειωτέον, τὰ ἐλληνικά.

Καὶ διερωτώμεθα τί πρόκειται νὰ γίνη, ὅταν αὔριον ἐπιτραπῇ ἡ ἐλευθέρα ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν χώρων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ναυτολόγησις 'Ελλήνων ναυτεργατῶν. Αἱ χώραι αὐταὶ, πλούσιοι καὶ ἔξειλιγμέναι πλέον, μὲ ἄνετον τὴν διαβίωσιν τῶν λαῶν των καὶ μὲ ὑψηλὸν τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον, βλέπουν ἥη τὴν ἀπροθυμίαν τῆς εἰσόδου τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἶναι δὲ αὐτοὺς ἐπίμοχθον καὶ δὲν τοῖς παρέχει τὰς ἀπολιώσεις τῆς ἡράς. Θὰ κληθοῦν, ἵσως, οἱ "Ἐλληνες καὶ οἱ 'Ισπανοί εἰς αὔξουσαν κλίμακα νὰ συμπληρώσουν τὰ κενά, εἰς δάρος δέσμαια, πρὸς ζημίαν σημαντικήν τῆς ιδίκης μας Ναυτιλίας.

Τὸ όλον ζήτημα χρήζει προσοχῆς, μελέτης καὶ ἀπὸ τοῦθε ἀντιμετωπίσεως ἀποφασιστικῆς.

### ΠΡΟΣ ΤΑ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΑ

'Επισημαίνομεν τὴν στροφήν. Δηζελοκίνητα σούπερ τάνκερς ἥρχισαν παραγγέλλοντες εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταί. Τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας ἐπτὰ δεξαμενόλοιπα μὲ μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως παρηγγέλθησαν. Ήτο μία ἀνάγκη. Αἱ ἑταῖραι πετρελαίων ἐπίμονον ἐξεδήλωσαν τὴν προτίμησιν τῶν πρὸς τὰ δηζελόπλοια. Προθυμοποιούνται νὰ τὰ ναυλώσουν.

Οἱ Νορβηγοί — diesel minded — ἔφθασαν προθαδίζοντες νὰ ἐπιλέξουν τὴν δηζελ μηχανήν ως τὸ πρωστήριον μέσον σκαφῶν 100 χιλ. τόνων! Ἀναποτέρετως θὰ τοὺς ἀκολουθήσωμεν. Εἶναι η φορὰ τῶν νεωτέρων τεχνικῶν δεδομένων.

Χρειαζόμεθα δῆμος μηχανικούς, χειριστὰς ἴκανον τῶν μεγάλων αὐτῶν δηζελομηχανῶν (20.000 ἵππων). Δὲν τους διαθέτομεν ἐν ἐπαρκείᾳ. Πρέπει τὸ ταχύτερον διὰ τῆς μετεκπαίδευσεως, διὰ τῶν καταλλήλων βιδίων καὶ τῆς ἀμέσου εἰς τὰ ἔργοστάσια κατασκευῆς τῶν μηχανῶν παρακολούθησεως, νὰ τοὺς προετοίμασσεμεν. Συμφέρουν τῶν ἐφοπλιστῶν ἀμέσων νὰ συμπαρασταθοῦν εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτήν, καθηκον δὲ τοῦ Κράτους ἀμέσων ἡ παροχὴ τῶν μέσων τῆς μετεκπαίδευσεως, τῆς ἐκδόσεως τῶν βιδίων καὶ τῆς ἐν σχολαῖς καταρτίσεως περισσοτέρων ειδικευμένων μηχανικῶν.

Τὰ μέχρι τοῦδε ἐπιτελεσθέντα εἰς τὸν ἐκπαιδευτικὸν τομέα διὰ τοὺς μηχανικούς δὲν πρέπει νὰ μᾶτις ἴκανοποιούν. Δὲν καλύπτουν τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας. Χειριστὰς ἔξειδικευμένους εἰς τὰς δηζελομηχανὰς μεγάλης ἱπποδυνάμεως δὲν διαθέτομεν ἀρκετούς, ἃν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν τὸ η παλινδρομικὴ ἀτμομηχανὴ ἔγκατελείφθῃ καὶ ἀπὸ τὸν 'Ελληνα ἐφοπλιστὴν καὶ στὶ, τὰ πρωστήρια συστήματα τοῦ παρόντος καὶ τοῦ ἀμέσου, τούλαχιστον, μέλλοντος εἶναι ή μηχανὴ δηζελ καὶ ὁ ἀτμοστροβίλος.

Εἶναι γεγοός, διὰ τὴν ἔλλειψις δηζελομηχανικῶν ἡτο τὸ μόνον ἐμπόδιον ὅπερ ἀπέτρεψε τὸν 'Ελληνα ἐφοπλιστὴν νὰ στραφῇ ἐνωρίτερον πρὸς τὰ δηζελοκίνητα σκάφη. Τώρα κατ' ἀνάγκην αὐτὰ ἀγοράζει μετοχειρισμένων καὶ αὐτὰ παραγγέλλει.

Θὰ ἔχειάσθετο ἵσως μία ἐμπειστατωμένη ἔρευνα νὰ διενεργηθῇ ἐπὶ τῶν υφισταμένων καὶ τῶν προβλεπόμενων ἀναγκῶν διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον εἰς δηζελομηχανικούς. Τὰ πορίσματα τῆς ἐρεύνης αὐτῆς θε ἔχροιμενον εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδεικνυομένων μέτρων, ἃν ἀπεδεικνύετο — ὅπως καὶ θὰ ἀποδειχθῇ — ἡ ἀνεπάρκεια τῶν ἐνεργείᾳ χειριστῶν μηχανῶν δηζελ.

Δὲν μᾶς διέκρινε ποτὲ η πρόνοια διὰ τὰς ἐπερχομένας καταστάσεις. Προμηθεῖς οὐδέποτε ὑπῆρχαμεν. Τὰ γεγοότα καὶ τὴν φορὰν αὐτήν μᾶς καλύπτουν. 'Εστω καὶ καθυστερημένοι ἃς ἀναλάβωμεν τὴν μελέτην καὶ τὴν λήψιν τῶν ἐνδεικνυομένων μέτρων, ἵνα τὰ κενά τῶν μηχανοστασίων πληρωθοῦν, κατὰ τὸν προσφορώτερον τρόπον. Αὔριον θὰ εἶναι μεγαλύτερα.

### Η ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ἄνεγνώρισαν οἱ ιδύοντες τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας τὴν ὄρθοτητὰ τῶν παρατηρήσεων τῆς στήλης αὐτῆς διὰ τὴν ἐρήμην τῆς Ναυτιλίας ἐκπροσώπησιν τῆς εἰς τὰς διεθνεῖς διασκέψεις ἀπὸ μόνον τὸν ἐκάστοτε ἔξαπτοστελλόμενον.

Εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ὄσων σχετικῶν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐγράφομεν, ἀπεστάλη εἰς τὸ 'Υπουργεῖον ἔγγραφον τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν, εἰς ούστετα τὸν τόνον συντεταγμένον.

Καὶ πρὸς ίκανοποίησιν τοῦ δικαιοίου αιτήματος τῆς Ναυτιλίας, ὁ ναυάρχος - γενικός διευθυντής, ἔσπευσε νὰ εἰσηγηθῇ τὴν σύστασιν εἰδικῆς συμβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς, ητίς θὰ λαμβάνῃ γνῶσιν τῶν ζητημάτων, ποὺ πρόκειται νὰ συζητηθοῦν εἰς τὴν κάθε διάσκεψιν καὶ θὰ ὑποδεικνύῃ τὰς ἀκολουθήσεας καταστάσεων.

Οὕκως νοεῖται, διὰ τὰς δικαιούται η Ναυτιλία νὰ συμμετέχῃ τοῦ λοιποῦ εἰς τὰ συγκαλούμενα διακρατικὰ συνέδρια. Οἱ ἐκπρόσωποι τῆς θὰ παρίστανται κατὰ τὰς συζητήσεις, ἐφόσον τούτο ἐπιτρέπεται ἐκ τῶν κανονισμῶν καὶ αἱ ἄλλαι χώραι τὸ ἐφαρμόζουν.

Η ἀπόφασις δὲ διὰ συνιστάται η ἐν λόγῳ γνωμοδοτική ἐπιτροπὴ καὶ καθορίζονται τὰ τῆς λειτουργίας τῆς, ἔχει ως κάτωθι:

1. 'Αναγνωρίζοντες τὴν ὄντας, ὡς τὰ εἰδικοῦ ἐνδιαφέροντος θέματα τῆς Ναυτιλίας τυγχάνουν προτεραιότητος διὰ τῶν ταχυτέρων προώθησιν αὐτῶν, συνιστώμενα Συμβουλευτικῆς 'Επιτροπῆς έκ τῶν:

α) Γενικοῦ Διευθυντοῦ Υ.Ε.Ν., καὶ Προέδρου.  
β) Διευθυντοῦ Μελετῶν.  
γ) Διευθυντοῦ Ναυτιλίας 'Εργασίας καὶ 'Εκπαιδεύσεως παρότι τοῦ Διευθυντοῦ Ναυτιλίας κατὰ περίπτωσιν.

δ) 'Ενός 'Εφοπλιστοῦ τῆς ποντοπόρου παρότι τοῦ ἐπιδιηγοῦν παρότι τῆς μεσογειακῆς φορτηγοῦ, παρότι τῆς μικρᾶς ἀκτοπλούσης φορτηγοῦ καὶ πετρελαιοκινήτου Ναυτιλίας, υπόδεικνυμένου, μετά τοῦ ἀναπληρωτοῦ αὐτοῦ, υπὸ τῶν οἰκείων εἰς Ελλάδας 'Εφοπλιστικῶν 'Οργανώσεων.

ε) Κατὰ περίπτωσιν, τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τοῦ Προέδρου Μηχανικῶν Υ.Ε.Ν.

2. Εἰς τὰς συνεδρίασίες τῆς 'Επιτροπῆς δύνονται νὰ καλῶνται εἰτε πρὸς ἐνημέρωσιν αὐτῆς εἴτε ίνα ἔκφεροι τὰς ἀπόψεις τῶν, υπερεσιακὰς ἢ ἔτερα εἰδικά πρόσωπα ὀρίζομενα υψῷ τίμῳ.

3. Η ἐν λόγῳ 'Επιτροπὴ ἐπιλαμβάνεται τῶν παραπεμπομένων αὐτῆς υψῷ τίμῳ θεμάτων.

4. Γραμματέυς τῆς ως δύνων 'Επιτροπῆς δίεται ο προϊστάμενος 'Αξιωματικός τοῦ Γραφείου Προγραμματισμοῦ - 'Απολογισμοῦ - 'Οργανώσεως (Π.Α.Ο.).

5. 'Αρμοδία διὰ τὴν εἰσήγησιν εἰς τὴν 'Επιτροπήν εἶναι η Διεύθυνσις Μελετῶν.

6. Κοινοποιηθήσεις δεόντως πρὸς ἐκτέλεσιν.

Ο 'Υπουργός  
Ε. ΣΤΡΑΤΗΓΗΣ

### ΚΑΙ ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Σχετικῶς μὲ τὸ αὐτὸ θέμα ἐλάδομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν ἐπιλέκτου μέλους τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ:

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας πυκνότατα, πράγματι, ἀποστέλλει εἰς τὸ ἔξωτερικὸν με μερικοῦς μένον τοῦ λιμενικούς ἀξιωματικούς διὰ νὰ μετάσχουν διεθνῶν ὄργανων, εἰς τοὺς ὅποιους συζητοῦνται καὶ λαμβάνονται ἀποφάσεις ἐπὶ θεμάτων ζωτικῶν διὰ τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὰς αὐτὰς διασκέψεις καὶ συνεργασίας συμμετέχουν ἐπίσης καὶ τὰς ἀλλας ναυτικὰ κράτη. 'Αλλ' αὐτά, δῆμος, περιλαμβάνουν εἰς τὰς ἀντιπροσωπίεις τῶν ἑκάτοντα τῶν κρατικῶν ὑπαλλήλων καὶ ἀντιπροσώπους τῆς ἀμεσώτατης ενδιαφερομένης ἐπιφολιστικῆς τάξεως.

Τούτο, δυστυχώς, δὲν συμβαίνει μὲ τὸ Υ.Ε.Ν. 'Οπως πληροφοροῦμαι, η 'Ενωσις τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν τηρεῖται ἐπιμόνως καὶ κατὰ κανόνα μακράν πάσης ἐπαφῆς. 'Οχι μόνον δὲν ἔλαβε διὰ τὸν προειδοποίησην περὶ τοῦ ποντοπόρου τοῦ Υ.Ε.Ν. κατὰ σύστημα ἀποφεύγει, ἔστω καὶ ἐπὶ τῶν υπέτερων, νὰ καταστήσῃ τὴν ἐπίσημον ὄργάνων τῶν ἐφοπλιστῶν κοινωνῶν τῶν ἐνεργειῶν του.

Ο ἐρ ή μην τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν χειρισμός ἐπὶ διευθυντοῦ ἐπιπέδου, ἐκεῖ ἀκριβῶς ὅπου συγκεντρούται διὰ τὰς διασκέψεις τῆς συζητήσεως, οὔτε δὲ καὶ ἐνημέρωση περὶ τῶν θεμάτων τὰ ὅποια τὰς διεθνεῖς χώραις καταστήσουν.

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

**AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.**

WITH OWN OFFICES AT:

**VENEZIA**

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

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

**STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS**

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ**

**MONFALCONE**

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

της έλληνικής Ναυτιλίας θεμιτός και άθέμιτος ανταγωνισμός, θεμάτων ζωτικότητης σημασίας, είναι άπαραδεκτός. Και αν πρός στιγμήν τὸ Υ.Ε.Ν. έφαντάζετο, ότι οι αντιπρόσωποι του είναι δαθεῖς κάτοχοι και τών ναυτιλιακών μας προβλημάτων, άλλα και τών διαθέσεων και τών έπιδιώξεων τών αντιπάλων μας ναυτιλιών, πάλι δεν θὰ έδικαιούτο ούτε θὰ έδικαιολογείτο νὰ καταφύγῃ εἰς τὸν στεγανὸν αὐτὸν χειρισμόν. Θέματα άναγόμενα εἰς τὰς ἐργασίας τῶν πλοίων γραμμῶν και τῶν ὑπερωκενίων, εἰς τὴν φορολογικὴν θέσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τὰς τεχνικὰς βελτιώσεις τῶν σκαφῶν, τὴν ἀσφάλισιν ἐκαρῷ πολέμου κ.λ.π., δυνατὸν νὰ προκαλέσουν διαρείς και δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις. Ή τακτικὴ τῶν «κεκλεισμένων θυρῶν», δταν μάλιστα διακυβεύνων ὑψηστα ναυτιλιακὰ συμφέροντα, είναι ἐπικίνδυνος. 'Αποτελεῖ δὲ μεγαλύτερον κίνδυνον τὸ γεγονός, ότι ἀποφάσεις δυσκινήτων και πολυμερῶν, ώς αἱ τῶν διεθνῶν 'Οργανισμῶν, ἀπαξ ληφθοῦν, είναι πρακτικῶς ὀδύνατον νὰ ἀνακληθοῦν ἢ νὰ τροποποιηθοῦν.

Η εὐθύνη, τὴν ὅποιαν ἀνέλαβε τὸ Υ.Ε.Ν. νὰ ἀποξενώῃ τὸν ἔφοπλιστικὸν παράγοντα ἀπό τὸ δικαίωμά του νὰ προσαπίξῃ και προβάλλῃ διεθνῶς τὰ συμφέροντά του, είναι, δοντως, μεγάλη. Είναι, ἔξι ἄλλου, δυνατὸν ἡ ἀποστολία τῶν Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν ἀπό τὰς ἐλληνικὰς ἀντιπροσωπείας νὰ ἔρμηνεθῇ ὡς ίδικη τῶν ἀδιαφορία διὰ τὰ συμφέροντά των ἥ και περιφρόνησις πρὸς τοὺς διεθνεῖς 'Οργανισμούς. 'Ο ἔφοπλιστικὸς κόσμος ἔχει τὴν ἀξίωσιν και δικαιούτα ται νὰ ἔχῃ ἀμεσον ἀνάμειξιν εἰς τὸν χειρισμὸν και τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας. Θέλει νὰ λαμβάνῃ ἀδιαλείπτως μέρος εἰς πᾶσαν διεθνῆ ἐπαφήν και νὰ παρακολουθῇ ἔγγυτα τὰ ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἐμπιστεύτηκα τὰ ζωτικὰ συμφέροντά του εἰς τὴν ισχνήν ἐκπροσώπησιν ἐνὸς λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ.

Τὸ Υ.Ε.Ν. ὁφείλει νὰ ἀποκαταστήσῃ ἀμεσον ἐπαφήν και συνεργασίαν μετὰ τῆς Ἔνωσεως Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν. Και πρὸ τον μὲν νὰ τῆς παραδίδῃ ἀντίγραφα τῶν ἑκθέσεων, τὰς ὅποιας οἱ ἐπιστρέφοντες ἔκ τοῦ ἔξωτερικοῦ λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ὑπόβαθρουν. Δεύτερον, νὰ τὴν προειδοποιῇ τακτικῶν και ἔγκαριών περὶ τῶν ἀποκειμένων διεθνῶν διασκέψεων η συζητήσεων καθὼς και περὶ τῶν συζητήσεων ομένων θεμάτων. Τέλος δὲ νὰ συγκροτῇ τὴν Ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν ἀνελλιπῶς και ἔξ ἀντιπροσώπων τοῦ ἔφοπλισμοῦ, τοὺς ὅποιους θὰ ὑποδεικνύῃ ἡ "Ἐνωσις ἔφοπλιστῶν". Εάν πρόκειται περὶ διεθνῆς ἐπαφῆς, δημοσίευσιν, εἰς τὸν πλαισιό του Ν.Α.Τ.Ο., εἰς τὰς ὅποιας ἡ ιδιωτικὴ ἔκπροσώπησις ἀποκλείεται, τότε τὸ Υ.Ε.Ν., πρὶν λάθη θέσιν τινά, νὰ ζητῇ τὰς ἀπόνεις τῆς Ἔνωσεως ἔφοπλιστῶν ἐπὶ τῶν θεμάτων ποὺ πρόκειται νὰ συζητηθοῦν. Η τηρηθεῖσα μέχρι τώρα τακτικὴ πρέπει νὰ ἐκλείψῃ, διότι είναι δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ — ἀν δὲν προεκάλεσε — ζημίας ἀνεπανορθώτους εἰς τὸ

Λοιδρίνον, 23 Ιουλίου 1963

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

### ΠΡΟΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ ΣΤΟΛΟΥ ΨΥΓΕΙΩΝ

Καινοτομεῖ, διανοίγει νέους ὁρίζοντας εἰς τὴν Ἔθνικην Ναυτιλίαν ὥ κ. Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης, διὰ τῆς εὐρείας στροφῆς του πρὸ τὰ πλοία - ψυγεία. Τέσσαρα, ἐπὶ συνόλου ἔνδεκα ἰδιοκτήτων φορτηγῶν, διαθέτει νηδούσιον, ἔνω και νέα ἐνδέχεται νὰ ἀποκτήσῃ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον. Τὰ δύο ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν, τὰ νεότευκτα «Σίφινος» και «Σέριφος», διαθέτουν ψυκτικούς χώρους δι' 600 τόν. εύπαθῶν φορτίων, ἔνω τὰ προσφάτως ἀγόρασθεντά «Σκύρος» και «Σκιάθος», είναι ἔξ δόλοκληρου, τὰ μόνα ἄλλως τὰ υπὸ τὰ ἔννικά χρώματα, ψυγεία. Πρόκειται, ως ἀνέγραφαν νηδού τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», περὶ συσηδώνων κλάσεως, ναυπηγήσεως 1947, θαυμασίως συντηρουμένας, αἱ ὅποιαι διαθέτουν 234.000 κ. π. ψυκτικούς χώρους ἑκάστη, ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 17 περίπου μιλίων και χωρητικότητα, ἀντιστοίχως, 4.018 τόν. γκρός και 4.650 τόν. d.w. Η πρώτη ἔξ αὐτῶν, παραληφθεῖσα εἰς τὸν Πειραιά τὸ δεύτερον δεκαήμερον τοῦ Ιουλίου, ψώσας τὴν Κυανόλευκον κατὰ τὴν διάρκειαν σεμνῆς τελετῆς.

Τὸ «Σκύρος» και τὸ «Σκιάθος» πρόκειται νὰ ἔτασθοῦν και νὰ ενισχύσουν τὴν τακτικὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ Ἑλλάδος και τῶν χωρῶν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, τὴν ὅποιαν ἔχει ἀναλάβει ἡ ὑπὸ τοῦ αἰμηνήστου Εύγενιου Εύγενιδου ἰδρυθεῖσα ὁμώνυμος γραμμή. Κυριώς τὰ πλοία αὐτὰ θὰ ὀσχοληθοῦν εἰς τὴν μεταφορὰν κατεψυγμένου κρέατος ἥ 'Αργεντινῆς, ἀτ' ὅπου ἡ χώρα μας εἰσάγει ἐτησίως τριάκοντα χιλιάδας τὸν νόνων. Παραλλήλως θὰ χρησιμοποιηθοῦν, κατὰ τὴν κάθοδόν των πρὸς τὴν Ν. Αμερικήν, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἔξαγογῶν τῶν Ἑλληνικῶν εύπαθῶν προϊόντων, δεδομένου ὅτι θὰ είναι τὰ μόνα ἐλληνικὰ πλοία - ψυγεία, τὰ ὅποια θὰ ἀναχωροῦν κατὰ τακτός ήμερομηνίας

εἰς Πειραιῶς. "Ηδη μελετάται ύπό τοῦ Σκανδινανικοῦ Πρακτορείου, τὸ όποιον ἔχει ἀνολάβει τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων αὐτῶν, ἡ ὄργανωσις τῆς διοχετεύσεως μεγάλων ποσοτήτων Ἑλληνικῶν μῆλων εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Μ. Βρεταννίας.

Τὴν παράδοσιν τῆς καινοτόμου δραστηριότητος τοῦ Εύγενιου Εύγενιδου συνεχίζει ὁ διάδοχός του κ. Ν. Βερνίκος - Εύγενιδης, διὰ τῆς συγκροτήσεως στόλου ἐκσυγχρονισμένων πλοίων - ψυγείων. 'Εκ τῶν πρώτων ἐπεόμησεν ούτος τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων αὐτῶν, ιδίᾳ ἐντὸς τῶν πλαισίων τὰ ὅποια διαγράφουν αἱ ἀπαιτήσεις τῶν τακτικῶν γραμμῶν και αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τῆς ἔξαγωγικῆς μας προσπαθείας. Διὸ τούτο και ἡ πρωτοβουλία του, ἐκτὸς τῆς καθαρῶς ἐπιχειρηματικῆς της ὑφῆς, ἔχει και εὐρύτερον ἐθνικὸν χαρακτήρα. Προεδρεῖ μίαν δαθεῖσαν ἀλλαγὴν εἰς τὰς μέχρι τοῦδε ἀρνητικὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν πρωθητίαν εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς ἀλλοδαπῆς τῶν εύπαθῶν γεωργικῶν μας προϊόντων.

\* \* \*

Συγχρονιζόμεθα, ἔστω και καθυστερημένοι. Θὰ ἀποκτήσωμεν ἐπὶ τέλους τὰ Ἑλληνικὰ πλοία - ψυγεία διὰ τὴν μεταφορὰν ὑπὸ ψῦξιν τῶν νωπῶν γεωργικῶν προϊόντων μας. Τὰ σένα πλοία, μὲ διαρύταν τὸν φόρον ὑποτελείας, διενεργοῦν και τὰς μεταφορὰς αὐτάς. Τὸ ἔργον, δεσμίως, δὲν είναι και τόσον εύκολον. Προϋποτίθεται η εἰδίκευσις, τὴν ὅποιαν δὲν ἔχομεν ἀκόμη. Σὺν τῷ χρόνῳ θὰ τὴν ἀποκτήσωμεν. Καμμία πλευρὰ τῶν θαλασσίων ἔργων δὲν είναι δυσπρόσιτος διὰ τὸν 'Ελληνα.

Διυσδοκία ἐπίσης σημαντικὴ ἡ ἐποχική, ἐντὸς δραχυτάτου χρονικοῦ διαστήματος, μεταφορὰ τῶν ἔξαγομένων φρούτων και τῶν λαχανικῶν. Διὰ δύο ἥ τρεις ἔβδομάδας ἐπιδάλλεται η παρουσία εἰς τοὺς λιμένας ἔξαγωγῆς ικανού ἀριθμοῦ πλοίων - ψυγείων, ταχυτάτων. Είναι η προϋπόθεσις τῆς ἐπιτυχούς ἔξαγωγικῆς προσπαθείας. Τὰ τέσσαρα, που προβλέπεται νὰ ἀποκτήσωμεν, δὲν θὰ ἐπαρκέσουν.

Και προβάλλει, μετὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἐντεῦθεν μεταφορῶν, η ἔξυρεσις ἐργασίας διὰ τὰ πλοία - ψυγεία εἰς ἄλλους τομεῖς. Η ἐπαγγελματικὴ ικανότης τῶν δισχειριζομένων τὰ σκάφη, ἐλέγχεται εἰς τὸ σημεῖον αὐτό.

Τὰς ἀνωτέρων δύο βασικὰς δυσχερείας πιστεύομεν νὰ ἔχουν ηδη ἀντιμετωπίσει οι συστήσαντες τὴν ἑταῖρίαν πλοίων - ψυγείων. Τὸ γεγονός, ἄλλως τε, ὅτι μετέχει αὐτῆς ὁ κ. Κώστας Γράτσος, ὁ εἰδικῶς ἀπὸ μακροῦ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἐγκύφας ἔφοπλιστής, ο ναυπηγός ηδη τοιαύταν ὑποδειγματικά, σπως ἀπεδείχθη, σκάφη, παρέχει τὴν ἔγγυσιν, ὅτι τὸ ἀνάληφδὲν ἔργον, παρακαμπτομένων τῶν δυσχερῶν, θὰ ἐπιτύχηση, και θὰ ἔξυπηρετήσῃ ζωτικὴν ἀνάγκην τοῦ ἔξαγωγού μερῶν.

Σκοπὸς τῆς νέας ἑταῖρίας είναι η ἀπόκτησις πλοίων - ψυγείων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καλυφθοῦν αἱ ἀνάγκαι μεταφορᾶς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν νωπῶν προϊόντων ὑπὸ ψῦξιν. Εκ μέρους τῆς ΕΤΕΑΠ ὑπέγραψαν τὴν συμφωνίαν οι κ.κ. Ν. Μομφεράτος, πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου αὐτῆς, Πολυμενάκος, καθηγητής τῆς Ανωτάτης Γεωπονικῆς Σχολῆς 'Αθηνῶν και Τζασούρης, ἔμπορος, και ἐκ μέρους τῶν ἔφοπλιστῶν οι κ.κ. Κώστας και 'Αλκιμός Γράτσος και 'Ι. Λάτσης.

Πρόκειται περὶ ἑταῖρίας, εἰς τὴν ὅποιαν συνεργάζονται τὸ Δημόσιον και ἡ ΑΤΕ μὲ τὸ διοικητικὸν ἔφοπλιστικὸν κεφάλαιον, καθ' ὅσον εἰς τὴν ΕΤΕΑΠ τὸ μὲν Δημόσιον συμμετέχει μὲ ποσοστὸν 40%, η δὲ ΑΤΕ μὲ 60%.

### ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΠΕΡΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΣ:

Αἱ ἀρχαὶ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ δὲν ἀναγνωρίζουν τὰ πιστοποιητικὰ καταμετρήσεως τῆς ἔδων 'Επιθεωρήσεως τῶν 'Εμπορικῶν Πλοίων και τὴν εἰς αὐτὰ ἀναφερομένην χωρητικότητα. 'Ας σημειωθῇ, ὅτι τὰ πιστοποιητικά αὐτά ἐκδίονται κατόπιν καταμετρήσεως τῶν πλοίων, βάσει αὐτῶν τῶν κανόνων τῆς διώρυγος. Η καταμετρήσεις διενεργεῖται ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν ξένου Νηογνώμονος, τοῦ ἀμερικανικοῦ η τοῦ ἀγγλικοῦ.

Και σκοπὸς τῆς μὴ ἀναγνωρίσεως τῶν πιστοποιητικῶν, είναι εἰς

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ROYAL 5611

**RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.**

SHIP OWNERS - BROKERS  
FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

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

καὶ μόνος: 'Η ἀνακαταμέτρησις, ἡ κατὰ συνθήκην μεγαλυτέρα εἰς τὸν νους, ὥστε νὰ ἐπιβαρύνωνται τὰ πλοῖα μὲ πρόσθετα διόδια. Συχνὰ αἱ διαφοραὶ δι' ἔμφορτα σκάφη μεγάλα φόδουν τὰς 50 λίρας.

Πρέπει νὰ συζητηθῇ ἡ ὑπόθεσις αὐτή μὲ τὴν Διοίκησιν τῆς διώρυγος. 'Ως ἀρχὴ ἐπιβάλλεται νὰ ἀξιωθῇ ὁ σεβασμὸς τῶν ἕδων ἐκδιδομένων πιστοποιητικῶν. Τὸ ἔγκυρον καὶ τὸ ἴσχυρόν σύτῶν νὰ ἀναγνωρισθῇ, ἐν συνεχείᾳ θὰ ἀναζητηθοῦν ποὺ ἔγκεινται αἱ τυπικαὶ διαφοραὶ, αἱ ἐπιβάλλουσαι τὴν ἀνακαταμέτρησιν. 'Ἄς προδῆ εἰς τὰ πρώτα διαβησατα παρὰ τὴν Διοίκησι τῆς διώρυγος ὁ Προξενικὸς Λιμενάρχης τοῦ Πόρτ Σάιδ, ἀφοῦ, δεδαίως, ἐνημερωθῇ ἐπὶ τοῦ ὄλου ζητήματος, ἀλλὰ καὶ ἀφοῦ πληροφορηθῇ ποία ἡ στάσις τῶν αἰγυπτιακῶν ἀρχῶν, ἐναντὶ τῶν Ἑβρικῶν πιστοποιητικῶν καταμετρήσεων καὶ τῶν ἄλλων ἔνεων πλοίων. Προθάλλεται ἡ αὐτὴ ἐπιφύλαξις διὰ τὸ τοννάς τῶν πλοίων ὅλων τῶν σηματῶν ἢ μόνον τῆς ἐλληνικῆς:

Καὶ ἂν πρόκειται περὶ μέτρου θίγοντος τὰ ἐλληνικὰ καὶ μόνον πλοῖα, ἐπιβάλλεται ὥπως τὸ διάδημα τοῦ εἰς Κάιρον "Ἐλληνος Πρεσβευτοῦ" εἶναι εἰς τόνον ἀνάλογον πρὸς τὴν διαπραττομένην κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας διάκρισιν. 'Η ἐπιβάρυνσις δὲν εἶναι, ἀλλως τε, μικρά.

### ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΧΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Τὸ προεβλέφαμεν. Τροποποιοῦνται τὰ σχέδια τῶν τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν - δημόσιας των προστίμων των. Διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας ἀρχικῶς προωρίζοντο. Μετατρέπονται εἰς τουριστικά, ὑπὸ τὰς εὐλογίας, δεδαίως, τῶν διοικούντων τὸν Ε.Ο.Τ. 'Ο κ. Παπαχελάς, πολύπειρος περὶ τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας καὶ τὸν ἐφοπλισμόν, τελεῖ ἐν δράσει. Μετέβη εἰς τὴν Τεργέστην, ὅπου καὶ διεξήγαγε τὰς σχετικάς συνεννοήσεις μὲ τὰ ναυπηγεῖα.

Καὶ αἱ μετατροπαὶ συνιστανται: Εἰς τὰ πολυτελέστερα διαμερίσματα τῶν ἐπιβοτῶν, τὰ πλέον ἀνέτα καὶ εὐρύχωρα, μὲ ιδιαιτέρων τουλέπταν κατὰ καμπίναν καὶ ὀλιγωτέρας ἐν, συνόλῳ κλίνας. Τὰ σκάφη, ὡς τουριστικά, θὰ διαθέτουν μίαν καὶ μόνον θέσιν. Οἱ χώροι, ὅπου ἀρχικῶς θὰ ἐποποθετοῦνται τὰ ἀνάκλιντρα (ἀεροπορικοῦ τύπου) διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς τουριστικῆς θέσης, θὰ καταληφθοῦν ἀπὸ τὰς περιστοτέρας καμπίνας λούσι. Τέλος, η διακόπησης τῶν αἰθουσῶν καὶ ἡ ἐπίπλωσίς των θὰ εἶναι πολυτελεστέρα. Δεξαμενή κολυμβήσεως προβλέπεται, δὲ καὶ ἀλλαὶ λεπτομερειακαὶ τροποποιήσεις τῶν ἀρχικῶν σχεδίων.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα, δεδαίως, ἐναπόκειται νὰ μελετήσουν τὰς προτεινόντας μετατροπάς. Πλείστα ὅσα τεχνικά καὶ οἰκονομικά προβλήματα ἀνακύπτουν. 'Ο ἀγοραστής τῶν σκαφῶν θὰ πληρώσῃ τὰς ἔξτρα ἐργασίας.

Πρέπει, ὅμως, καὶ τὸ "Υπουργεῖον Ναυτιλίας" νὰ παράσχῃ τὴν ἔγκρισιν τοῦ διὰ τὴν μετατροπὴν τῶν σκαφῶν εἰς τουριστικά. Αἱ ριζίαι τροποποιήσεις τῶν ἀρχικῶν τῶν σχεδίων θὰ τὰ καταστήσουν ἀκατάλληλα πλέον διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας, ἐνῷ δι' αὐτὰς ἐσχεδιάσθησαν καὶ ναυπηγοῦνται.

Καὶ οὕτω ὑπὲρ τὰ δώδεκα ἐκατομύρια δολ. δαπανᾶ πάλιν — διὰ νὰ μὴ εἰπώμεν σπαταλά — τὸ Δημόσιον, χωρὶς ἡ ἀκτοπλοϊκὰ νὰ ἀποκτήσῃ, τούλαχιστον, τὰ καλύτερα πλοῖα. Καταφώρας ἐψεύσθησαν οἱ ἀρμόδιοι παράγοντες τῆς προηγουμένης Κυβερνήσεως.

Καὶ ἂν τελικῶς τὰ σκάφη διασκευασθοῦν ὡς τουριστικά η πλοῖα ἐξωτερικῶν γραμμῶν, τὸ πρόβλημα τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσῶν συγκοινωνιῶν θὰ παραμεινὴ ἀνεπίλυτον. 'Ο πληθωρισμὸς εἰς τουριστικά

πλοῖα καὶ ἐπιβατηγὰ γραμμῶν ἐξωτερικοῦ δημιουργεῖται διὰ τῆς προσθῆκης τριών ἀκόμη σκαφῶν εἰς τὰ τόσα καὶ τόσα ὑπάρχοντα, ἐνῷ αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι στεροῦνται σκαφῶν βελτιωμένου τύπου. "Αν, τούναντίον, τὰ τρία νεότευκτα διετίθεντο εἰς τὴν ἀκτοπλοϊαν, πρόβλημα δι' αὐτὴν δὲν θὰ ύφιστατο. Δέκα δρομολογία ἐδομαδιαίων διὰ τῶν σκαφῶν θὰ ἐπεστρέψουν. Τὰ κενὰ θὰ ἐπληρούντο, τὰ ἀκατάλληλα θὰ σπεσύρουντο καὶ τὰ μέστη χωρητικότηος θὰ ἀνελάμβανον τὰς δευτερευούσας καὶ τὰς ἀγόνους γραμμάς. 'Ητο μία ἔξειδιξις δαπανηρὰ μέν, πλὴν ἀξιόλογος.

Τώρα ἀντιμετωπίζεται ἡ ἐπένδυσις ἀπὸ τὸ Δημόσιον ἄλλων δέκα πέντε ἑκατόντων δολ. διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πέντε μικροτέρων σκαφῶν. "Η αὐτὰ πρέπει νὰ ναυπηγηθοῦν ἢ νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἀκτοπλοϊαν ὥρισμένα σκάφη, ἀπασχολούμενα ἡδη εἰς κρουαζέρας.

Αύται εἴναι αἱ μέχρι τῆς στιγμῆς ἔξειδιξεις περὶ τὰ τρία ὑπὸ κατασκευὴν σκάφη.

Καὶ ἀπόρουμεν, πῶς μέσα εἰς αὐτὸ τὸ πολυμελές συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ δὲν εὑρέθῃ ὁ εἰς ἔστω, μὲ φρόνησιν καὶ ὥρθην σκέψιν, ὅστις νὰ ύψωσῃ φωνὴν ἐντὸνου διαμαρτυρίας διὰ τὰ διαπραττόμενα εἰς δάρος τοῦ ταξιδεύοντος Κοινοῦ καὶ τῶν γενικωτέρων τοῦ Τόπου μας συμφερόντων. 'Απίστευτος ὅσον καὶ σκανδαλώδης ἡ τόση ἀδιαφορία. Νὰ πιστεύσωμεν τὰ σα λέγονται καὶ ἄδονται;

### Η ΤΑΠΕΙΝΗ ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΣ

Δυσφημοῦν οἱ 'Ιταλοὶ τὸ ἐλληνικὸν ἐπιβατηγόν. Τοὺς ἐνοχλεῖ ἡ παρουσία του εἰς τοὺς λιμένας, κυρίως, τῆς Ἀδριατικῆς. Δὲν παραλείπουν εύκαιριαν νὰ τὸ κακοσυστήσουν διὰ τῶν ταξιδιωτικῶν τῶν γραφείων. "Εχομεν ὑπ' ὄψιν μας συγκεκριμένας καταγγελίες.

Τοὺς ἀνταγωνίζεται, δεδαίως, τὸ ἐλληνικὸν πλοίον γραμμῆς. 'Η ἀδριατικὸν βλέπει τοὺς ιταλικοὺς λιμένας κατακλυζόμενους ἀπὸ τὰ ἐλληνικὰ ἐπιβατηγά, τὰ ὄποια καὶ συγκεντρώνουν τὴν μεγαλυτέρων κίνησιν. Δὲν είναι νεότευκτα, δὲν ἐπιχορηγοῦνται ὅμως, οὔτε καὶ ἀνήκουν εἰς ἡμικρατικὸν βραδυπορούντας ὄργανοντος. Τὰ ἐκμεταλλεύονται ιδιώται ἐφοπλισταὶ, ἀνήσυχοντες διὰ τὴν αὔριον, χωρὶς καμπίνας λιμένων καταδελφάσασιν. Αὐτοὶ δὲν ἀναμένουν καθεύδοντες — ὥπως οἱ 'Ιταλοὶ συνάδελφοί των — τὸ μέοισμα ἀπὸ τὸ κρατικὸν θησαυροφυλάκιον. 'Αγωνίζονται νὰ πρωθήσουν τὴν ἐργασίαν τῶν πλοίων των, δημιουργοῦν δι' αὐτὰ κίνησιν, παρέχοντες πάσαν διευκόλυνσιν εἰς τὸν ξένον ταξιδώην, δηστὶς καὶ τὰ προτιμᾶ. Πολλὰ πλοῖα ἐλληνικά, ἀπὸ τὰ παραλαμβάνοντα ἐπιβάτας εἰς τοὺς ιταλικοὺς λιμένας, καταλέγονται μεταξὺ τῶν καλυτέρων. Φιλότιμος ἡ προσπάθεια τῆς παρορχῆς κάθε ἀνέσεως εἰς τὴν ἐνδιαίτησιν τῶν ἐπιβατῶν.

Δὲν εἰδον ποτὲ οὔτε καὶ βλέπουν οἱ 'Ιταλοὶ μὲ ἀγοθὴν τὴν διάθεσιν τὴν πρόδοσιν τῆς Μεσογειακῆς ἐπιδιάθησού Ναυτιλίας μας. Πιστεύουν ἀκόμη εἰς τὴν κληρονομίαν τοῦ «μάρε νόστρουμ» καὶ ἔξαντανται βλέποντες ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, μὲ τὰς προαιωνίους παραδόσεις καὶ τὰ ἀπαράγραπτα δικαιώματα εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον, τείνει νὰ ἀμφισθήσῃ τὸ ιταλικὸν μονοπώλιον, αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ «νόστρουμ».

Δὲν ἡμποροῦμεν νὰ πρεικάσωμεν τὰς ἔξειδιξεις. Πρέπει, πάντως, νὰ είναι δέδαιοι οἱ 'Ιταλοί, ὅτι ὁ 'Ἐλλην θὰ συνεχίσῃ τὸν διοπορισμὸν του εἰς τὰ ταστηστικά έργα. Θά καταστάλη κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν προσγωγὴν τῆς ἐπιχειρήσεως του. Μόνος ἔστω καὶ ἀδιοθῆτος θὰ ἐπιτύχῃ, παραμερίζων κάθε ταπεινὴν ἀντίδρασιν.

"Αλλὰ τὸ δυστύχημα εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν είναι, ὅτι αὐτοὶ

## N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET  
BALTIMORE HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

## UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

ούτοι οι κρατικοί μας λειτουργοί — άκομη καὶ ή ἐν Ρώμῃ 'Ελληνική Πρεσβεία — παρεσύρθη ἀπό τὴν ἀσκούμενη κατὰ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου κατασκοφάτησιν. "Εγγραφα ἀπευθύνει εἰς τὰς ἔδω ἄρχας διὰ τῶν ὅποιων ή ὅλη ἡ ἑλληνική προστάθεια ἐπικρίνεται πως. Δὲν ἀνέζητησε τὰς πληροφορίας του ὁ κ. Πρέσβυτος ἀπὸ τοὺς τοὺς ἐνδισφερομένους, ὀλλά, τοὐλάχιστον, ἀπὸ ἀξιοπίστους πηγάς — σχις ἵταλικάς. Δὲν ἥθελησε νὰ ἔξαρκιθωσῃ τὰ σκοπίμως διοδιδόμενα. Εἰς τὸ κατηγορητήριον κατὰ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων περιέλαβεν ὁ κ. Πρέσβυτος ὅλα τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα, ἀκόμη καὶ τὸ νεότευκτον «Ἐγνατία», διὰ τὸ ὅποιον μόνον ἔπαινοι καὶ συγχαρητήριος ἀπευθύνονται πρὸς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν. Τὸ «Ἐγνατία» — λέγει — δὲν εἶναι ἐφόμιλον τοῦ «Ἀππία», ἐνῶ τὸ ἀντίθετον ἀερίδως διαπιστοῦται.

Λυπούμεθα, διότι διὰ τῆς στάσεως τῆς αὐτῆς ἡ 'Ελληνικὴ Πρεσβεία τῆς Ρώμης συνεργός ἀκουσίως τῆς γίνεται τῶν ἵταλικῶν ἐπιδιωξεῶν, ποὺ εἰς οὐδὲν ἄλλο τείνουν παρὰ νὰ βραχυκυκλώσουν τὴν ἀξιόλογον ἑλληνικὴν προσπάθειαν εἰς τὴν Ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν καὶ τὸν Τουρισμόν.

### ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΙ Ο. Κ. ΠΡΟΞΕΝΟΣ...

Διότι ὁ πλοιάρχος τοῦ ἐπιβατηγού «Μασσαλία» δὲν ἔδεχθη, φρονίμως ποιῶν, νὰ παραλάβῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου του εἰς τὸ λιμένα τῆς Βηρυττοῦ ἔνος ἐπικίνδυνον φρενοθλαβῆ, ὁ ἐκεὶ "Ἐλλην πρόξενος ἐγνώρισε, δι' ἔξαιρετικῶς ἐπείγοντος ἐγγράφου του πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Ἑξωτερικῶν τὴν πρόθεσίν του, ὅπως ἀπαγορεύσῃ τὸν ἀπόπλουν εἰς ἣν περιπτωσιν ὁ πλοιάρχος ἄλλου ἐπιβατηγοῦ, ηθελεν ἀρνηθῆ νὰ ἐκτελέσῃ τὴν διαταγὴν του.

Συναίσθησιν, θεοῖς, τῶν εὐθυνῶν του ἐκ τῆς ἀπαγορεύσεως τοῦ ταξιδίου ἐνός πλοίου γραμμῆς ἔξωτερικοῦ, δὲν φαίνεται νὰ ἔχῃ ὁ κ. Πρόξενος. Κατανόησιν, ὅμως, δὲν ἔχει ἐπίτης καὶ τῶν εὐθυνῶν τοῦ πλοιάρχου, ἀν οὗτος ἔδεχτο νὰ παραλάβῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου του, ἔνα παράφρονα ἐν τῷ μέσῳ τόσων ἑκατοντάδων ἐπιβατῶν. 'Η διέγερος του δὲν ἀπεκλείστο οὔτε καὶ ἡ ἀνησυχία τῶν ἐπιβατῶν ἐκ τῆς παρουσίας τοῦ παράφρονος. "Ἐπρεπε νὰ ἐγκλεισθῇ οὗτος εἰς ἴδιαίτερον θάλαμον καὶ νὰ φρουρηται υγιημερόν. Τὰ μέσα μιᾶς τοισύτης μεταφορᾶς ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ σκάφους πρέπει νὰ ἔξασφαλισθῶν, προτοῦ ὁ φρενοθλαβῆς ἐπιβιβασθῇ αὐτοῦ. 'Ο πλοιάρχος τοῦ «Μασσαλία», ἀναλογοισθεὶς τὰς εὐθύνας του, ἡρήνθη τὴν παραλαβὴν. Καλῶς ἐπραξεν.

'Εθίηγ, ὅμως, ὁ κ. Πρόξενος εἰς τὰ ὑψηλά του καθίκνεται καὶ τὰ ἀστυνομικά του δικαιώματα. 'Απειλεῖ ἡδη τὴν ἐπιβολὴν προστίμου καὶ τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἀπόπλου τοῦ σκάφους. Πρέπει νὰ ἀποτολμήσῃ μίαν τοισύτην ἐνέργειαν. Rira bien...

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΟΛΙΚΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ

Θέλοντες καὶ μὴ ὅλοι θὰ ἀναγνωρίσουν τὴν πρωτοδουλίαν τῆς ἑταῖριας Τυπάλδου. Είναι ρηγικέλευθος, ἀξία ἰδιαιτέρας ἔξαρσεως. Μὲ τὸ ὑπερωκεάνιον τῆς 'Ακρόπολις' ἐνεκαινιάσθησαν ἐφέτος ταξίδια τουριστικά πρὸς τὴν βόρειον πολικὴν περιοχήν. Διὰ πρώτην φοράν ἑλληνικὸν σκάφος ἐπεικέφθη τὴν Σπιτοδέρηγην. "Ἐφθασεν ὑπὲρ τὸ 800ν παραλλήλον.

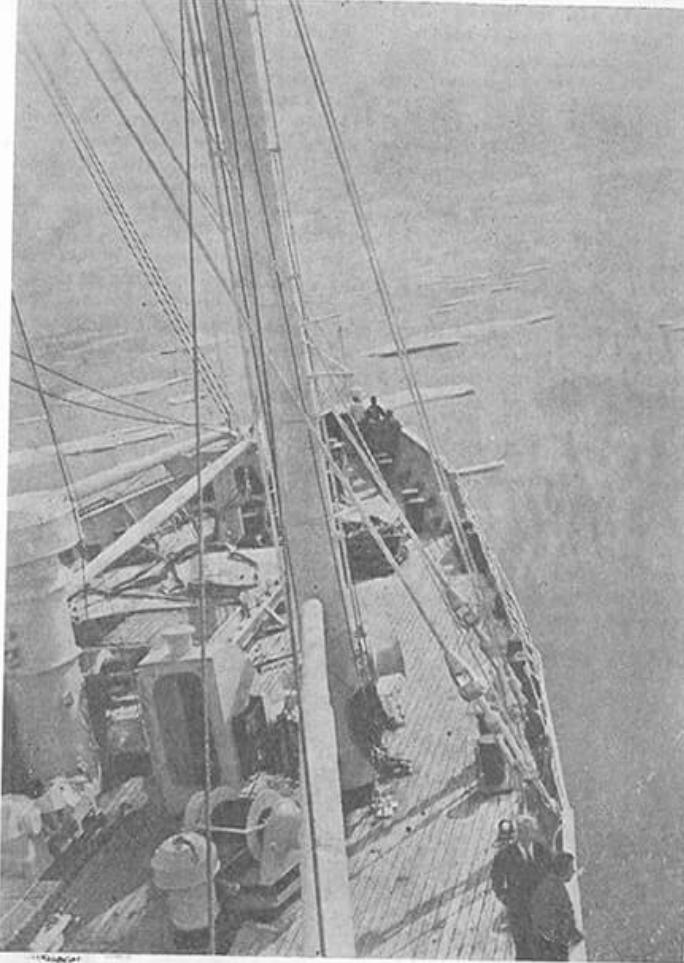
Καὶ τὰ ταξίδια ἐπέτυχον. 'Επιβάται πάσης ἔθνικότητος 485. Τὴν δευτέραν ἡδη κρουαζιέραν ἐπεράτωσεν αἰσίως τὸ 'Ακρόπολις' (5.175 μίλια). 'Η τρίτη ἥρχισεν (3.252 μίλ.) ἀπὸ τῆς 25ης Ιουλίου, χωρὶς ὅμως τὴν προσέγγισιν τῆς Σπιτοδέρηγης. 'Ο πολικὸς Βορρᾶς δὲν θὰ τὸ ἐπέτρεψε.

Κατὰ τὸ ἀπὸ Ρεύκιαβικ ('Ισλανδία) πρὸς τὴν Σπιτοδέρηγην ταξίδιον τὸ 'Ακρόπολις' συνήντησε πολλὰ παγόδουνα — ἐταξίδευσε μέσω αὐτῶν ἐπὶ 15 μίλια — συχνότατα δὲ ἔπλευν ὑπὸ όμιχλην. Τὸ πρόγραμμα δημοσιεύεις τῆς κρουαζιέρας, κατὰ σχετικὴν ἐπιστολὴν πρὸς τὰ 'Ναυτικὰ Χρονικά' ἔξετελέσθη χωρὶς καθυστερήσεις. "Μτο — μάς γράφουν — ἔνα υπέροχο ταξίδιο.

Εἰς τὴν Σπιτοδέρηγην τὸ 'Ακρόπολις' ἔξετέλεσε δύο προσεγγίσεις. Λόγω όμιχλης παρελείφθησαν δύο προσεγγίσεις εἰς τὸν Madeleine Bay καὶ τὸn Smeerenburg Bay. 'Εκτάκτως ὅμως προστήγισεν εἰς τὸν Kings Bay καὶ τὸ Long Year City. 'Ο εἰστόλους εἰς τὸν Kings Bay ἦτο κατὰ τὴν περιγραφὴν τῶν ἐπιβιβασθῶν τοῦ 'Ακρόπολις' «ένα ἀλησμόντον, πρωτοφανὲς θέαμα».

Εἰς τὴν Σπιτοδέρηγην ὑπεδέχθη τὸ ἑλληνικὸν σκάφος — τὸ πρῶτον ποὺ ἔφθασε μέχρις ἑκεῖ — ὁ Κυθερνήτης. "Ολαι αἱ εὐκολίαι παρε-

σχέθησαν δωρεάν. 'Ιδιαιτέρα προεκλήθη ἐντύπωσις ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι δύο ἄλλα ὑπερωκεάνια, μεγαλύτερα τοῦ 'Ακρόπολις', τὸ ἀγγλικὸν 'Καρδονία' καὶ τὸ σουηδικὸν 'Γκρίπσοχολμ' ἀνέκοφαν τὸ πρὸς τὰ



Τὸ 'Ακρόπολις' διὰ μέσου τῶν παγοδούνων.

ἐκεῖ ταξίδιον τῶν λόγω τῶν πάγων καὶ τῆς όμιχλης. Εἰς τὸ 76ον παραλληλὸν ἔγινε τὸ δάπτισμα τῆς πολικῆς περιοχῆς.

Εἰκοσαήμερος ἦτο ἡ πρὸς τὴν Σπιτοδέρηγην κρουαζιέρα. 'Η ἐπιτυχίος τῆς ἐπιτρέπει τὴν ὄργανωσιν της καὶ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος. Αὐτὴ ἡ πρωτοδουλία τῆς 'Ατμοπλοΐας Τυπάλδου — δὲν εἶναι ἡ μονή — ἀπέδωκε. Τὸ ἑλληνικὸν τουριστικὸν εἰσήθησεν εἰς τὸν διεθνῆ στίδον Μία προσπάθεια παρημελημένη μέχρι τουῦδε, ητίς πολλὰ ὑπόσχεται διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν μας. Πλοιάρχος τοῦ 'Ακρόπολις' ὁ ναύαρχος ἐν ἀποστρατείᾳ τοῦ B.N. κ. Γεωργανόδουλούλος.

### ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

'Από τινων ἐῶν ἐπίμονος καταβάλλεται προσπάθεια ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τῆς 'Ιρλανδίας διὰ τὴν ἐκδιομηχάνιστι τῆς χώρας. 'Ο ναυπηγικὸς κλάδος ιδιαιτέρως εἴλκυσε τὴν προσοχὴν της. 'Ο γνωστὸς 'Ολλανδὸς ἐπιχειρηματίας κ. Βερόλμε, μὲ τὴν εὑρυτάτην εἰς τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν δραστηριότητα του, εἰς τὴν 'Ολλανδίαν καὶ ἀλλοῦ, ἐκλήθη νὰ συστήσῃ καὶ εἰς τὴν 'Ιρλανδίαν ναυπηγεία. Μεγάλαι αἱ παρασχεθεῖσαι πιστωτικαὶ καὶ φορολογικαὶ διευκολύνσεις. Παρὰ ταύτας, ἡ παγκόσμιος κρίσις εἰς τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν ἐπλήξει καὶ τὴν νεαράν τῆς 'Ιρλανδίας.

Καὶ ἔρχεται τώρα ἡ κυβέρνησις τοῦ Δουβλίνου διὰ νόμου, πρὸ ἡμέρων κυρωθέντος ἀπὸ τὴν Βουλήν, νὰ ἐπιχορηγήσῃ μὲ 1,2 ἑκατομ-

## YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH  
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

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

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON

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

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

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

PIRAEUS

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

λιρών τὰ ναυπηγεία «Verolme Cork Dockyard» διὰ νὰ συνεχίσουν τὸ παραγωγικόν τῶν ἔργον. Κατὰ σχετικάς δηλώσεις τοῦ ἀρμοδίου 'Υπουργοῦ, ἡ Κυβέρνησις ἐπιδιώκει νὰ ἔνισχύσῃ τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητο τῶν ναυπηγείων. Διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως θὰ καλυφθοῦν καὶ αἱ ζημίαι, τὰς ὅποιας ὑπέστη ὁ κ. Βερόλμε ἀπὸ τὴν κατασκευὴν πλοίων εἰς χαρηλᾶς τιμᾶς. Τὰ ναυπηγεία ἄλλως θὰ ἥσαν ὑποχρεωμένα νὰ ἀναστείλουν τὰς ἔργασίας τῶν, ἀπολυμένων 850 ἑργατῶν, τῶν ὅποιών τὰ ἡμερομίσθια ἀνέρχονται εἰς 750.000 λιρῶν ἑτσίως.

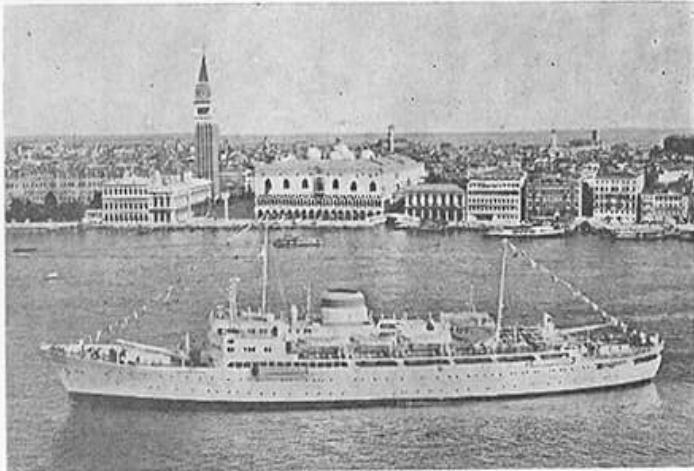
Διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐκτέλεση τῶν συναφέντων συμβολαίων διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε ἐν ὅλῳ σκαφῶν.

Καὶ αὐτὰ εἰς μίαν χώραν μὴ κεκτημένην οὔτε τὴν ναυτικὴν παράδοσιν, οὔτε καὶ ίδιαν Ναυτιλίαν. Ἐδώ, ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία — ὁ κ. Νιάρχος — ἀνεστήλωσε τὰ ἐρεπίπτα τοῦ Σκαραμαγκά καὶ ἐπέτυχε τὸ θαύμα τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», τὸ σοβαρότερον βιομηχανικὸν μας συγκρότημα, χωρὶς, δεδιασία, καμμία, ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐπιδότημα, ἀλλὰ καὶ χωρὶς καμμίαν ὑποστήριξιν, ἔστως καὶ ὅταν πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν σκάφη διὰ λογαριασμὸν τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου (περίπτωσις τῶν τριών ἀκτοπλοϊκῶν - ὄχηματα γωγῶν, διὰ τὰ ὅποια αἱ τιμαὶ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἥσαν χαμηλότεραι τῶν ιταλικῶν, ποὺ ἀνέλθον τὴν ναυπηγησιν).

Καὶ μὲ τοιαύτην νοοτροπίαν καὶ ἀναρχίαν κατευθύνουσεν, ἔχομεν τὴν δέσιμων νὰ ἴδωμεν ἐδῶ ἀναπτυσσομένας βιομηχανίας διεθνοῦς προβολῆς καὶ συναγωνιστικότητος.

### Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Εἶναι ἐνδεικτικὴ τῶν ρωσικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιδιώξεων ἡ παρουσία εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον ὅχι μόνον τῶν πολλῶν φορτηγῶν, ποὺ ἔχουν ἀφετηρίαν τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἀλλὰ καὶ ἐπιβατηγῶν, ἀκτελούντων τακτικάς γραμμᾶς πρὸς τὴν Δυτικὴν καὶ τὴν 'Ανατολ. Μεσόγειον. Τρία ὑπερμοντέρνα, προσφάτου κατασκευῆς (1960) ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς 'Ανατολικῆς Γερμανίας, ἀπασχολούνται πρὸς



Τὸ «Λάττια», εἰσπλέον εἰς τὸν λιμένα τῆς Βενετίας.

τὸ παρὸν εἰς τὴν ὡς ἄνω ὑπηρεσίαν: τὸ «Φέλιξ Ντζερζίνσκου», τὸ «Λάττια» καὶ τὸ «Λίττα». Εἶναι δηλεοκίνητα, ταχύτητος ὑπηρεσιακῆς 19 μιλίων, τὸν γκρὸς γύρω τῶν 5.500. 'Ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους, δεξαμεναὶ κολυμβήσεως, καμπτίναι λούξ, δίκλινοι καὶ μονοκλινοι, εύρυταται αἰθουσαὶ καὶ καταστρώματα, γενικῶς ὅτι τὰ σύγχρονα ἐπιβατηγὰ τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως παρέχουν εἰς ἀνέσεις διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῶν, δὲν παρέλειψαν τὰ Σοβιέτ νὰ ἐνσωματώσουν καὶ νὰ προσφέρουν μὲ τὰ ίδικά των λάσινες.

Κινησιν ἐπιβατικὴν ἀξιόλογον δὲν συγκεντρώνουν εἰς τὴν γραμμήν,

ιδίος τῆς Δυτικῆς Μεσογείου, λόγοι ὅμως γενικώτεροι, γοήτρου καὶ πολιτικῆς σκοπού, ἐπιβάλλουν τὴν παρουσίαν καὶ τῶν σοβιετικῶν αὐτῶν σκαφῶν γραμμῆς εἰς τὴν Μεσόγειον.

'Εννέα ἀδελφά σκάφη παρέλασον οἱ Ρώσοι κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν, ἐπτὰ ὀκτώμηνα ναυπηγηθοῦν διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς 'Ανατολικῆς Γερμανίας. Μὲ αὐτὰ αἱ γραμμαὶ τῆς Μεσογείου θὰ πυκνωθοῦν.

'Ἐπεισκέφθημεν πρὸ ἡμερῶν τὸ «Λάττια» εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. 'Ομολογούμενο, ὅτι κάτι καλύτερον τοῦ προσδοκωμένου συνητήσαμεν ἐπὶ τοῦ σκάφους. 'Ελάχιστα μεσογειακά σκάφη ἐπιβατηγὰ ὑπερέχουν εἰς μέγεθος, ταχύτητα, πολυτέλειαν καὶ λοιπάς ἀνέσεις. Τὸ «Λάττια» εἶναι σκάφος προσπρομοσμένον ἀπολύτως εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς γραμμῆς του. Θὰ τὸ ἐξήλευσαι οἱ ἐφοπλισταὶ μας. Διὰ τὰ βαλάντια τῶν είναι δυσπρόσιτον.

'Ἐπισημαίνεται, πάντως, ἐναργέστερον ἡ παρουσία τοῦ ρωσικοῦ παράγοντος εἰς τὴν Μεσόγειον μὲ τὰ τρία αὐτά λάσινες. Αὔριον θὰ είναι περισσότερα. Τὸ κρατικὸν θησαυροφυλάκιον δαπανᾷ, ὅπως συμβαίνει μὲ δῆλα τὰ ἐπιβατηγὰ τῶν μεσογειακῶν χωρῶν. Τὸ Δημόσιον πληρώνει, ἐνῷ ἐδῶ τὸ ἀντίθετον συμβαίνει. Τὸ Δημόσιον εἰσπράττει καὶ τὰ πλοία — ὁ ιδιώτης ἐφοπλιστής — πληρώνουν εἴτε κερδίσουν εἴτε χάσουν.

Καὶ μία ἀκόμη πληροφορία, πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν κυρίων τῆς Π.Ν.Ο.: Τὸ «Λάττια» ἔχει πλήρωμα διλγάτερον (135 ἐν ὅλῳ) τῶν αὐτῆς σχεδίου χωρητικότητος ίδικῶν μας.

### Η ΚΑΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

'Η μία πλευρὰ τῆς ναυτιλιακῆς προσποθείας τῶν Σοβιέτ — ἡ ἀπόκτησις πλοίων συγχρονισμένων τὰς πάσις κατηγορίας — ἀπῆσχόλησεν ὅδη τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Διὰ τὴν ἑτέραν, τῆς καταρτίσεως τοῦ ὑμψύχου ύλικοῦ, ώρισμένας πληροφορίας θὰ μεταδώσωμεν. 'Απὸ αὐτὰς διαπιστώνται, ὅτι οἱ Ρώσοι ήκολουθοῦσαν εἰς τὸν προγραμματισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς τῶν ἀναπτύξεως τὸν ὄρθρον δρόμον. Αἱ προβλέψεις τοῦ ἐπαετεόντος σχεδίου καθορίζουν τὴν ἑκτάσιν τῶν πάσις φύσεως ναυπηγήσεων. 'Ἐκ παραλλήλου, ὅμως, ἡ δέουσσα σημασία ἀπεδόθη εἰς τὰς δυνατότητας ἐπανδρώσεως τῶν νέων πλοίων μὲ ικανά πληρώματα — ἀνώτερα καὶ κατώτερα.

Καὶ δὲν παρέλειψαν οἱ Ρώσοι νὰ συστήσουν τὰ ἐκπαιδευτικὰ ἔκεινα ιδρύματα, ποὺ θὰ ἀπέδιδον τοὺς ἐπιστημονικῶν κατηρτισμένους ναυτίλους ἀξιωματικούς, τοὺς μηχανικούς, τοὺς ηλεκτρολόγους καὶ τοὺς ἀσυρματικούς, ἀλλὰ καὶ τοὺς κολούς ναυτοθερμαστάς, ὅπως καὶ τὰς πάσης ἀλληλαγώγησης κατηγορίας στελέχη τῶν πλοίων. 'Ἐν υπεραφθονίᾳ διετέθησαν τὰ μέσα τῆς ἀρτίας ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. "Ελειπεν ἡ παράδοσις. 'Ανεπληρώθη αὕτη μὲ τὴν ἐπίμονον ἐσχολαῖς διαπαιδαγωγησιν τῶν προτιθέμενων νὰ ἐπανδρώσουν τὸ νεώτερον ρωσικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν. Δὲν είναι ὑπερβολὴ τὸ λεχθὲν ἀπὸ ξένους εἰδικούς παραπρητάς τῆς σοβιετικῆς αὐτῆς προσποθείας, ὅτι καὶ εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως η Ρωσία ὑπερέβαλε κάθε ἄλλην ναυτικὴν χώραν.

Τὰς κατωτέρω σχετικάς πληροφορίας μετέδωσαν εἰς τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτὴν πλοίαρχοι ρωσικῶν πλοίων γραμμῆς, συχνότατα ἐπισκεπτομένων τὸν λιμένα Πειραιῶς. 'Ηλεγμέναι είναι αἱ πληροφορίαι αὐταὶ καὶ ἀπὸ ξένους ἐγκύρους πηγάς.

'Ἔχουν, λοιπόν, καθιερώσει τὰ Σοβιέτ τὸ σύστημα τῆς ἀνώτερας, τῆς μέσης καὶ τῆς κατωτέρας ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Εἰς τὰς δύο πρώτας διαδασθίσεις περιλαμβάνεται ἡ κατάρτισις τῶν ἀξιωματικῶν, εἰς τὴν τρίτην τῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

Τρία ἀνώτατα ἐκπαιδευτικὰ ιδρύματα (Ναυτικὰ 'Ινστιτούτα), λειτουργούν ὥδη εἰς τὸ Λεινίγραδ, τὴν 'Οδησσόν καὶ τὸ Βλαδιβούστοκ. 'Η φοίτησις διαρκεῖ 5½ ὀκτὼ ἔτη. Εἰσάγονται εἰς αὐτὰ οἱ τελειόφοιτοι Γυμνασίου — ἐνδεκαετής, ὅπως καὶ παρ' ἡμῖν, ὁ κύκλος τῆς βασικῆς μορφώσεως — μετὰ τριετῆ ὅμως εὐδόκιμον προϋπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων. Πλοιάρχοι, μηχανικοί (engineers) καὶ ἡλεκτρομηχανικοί, ἀνωτέρας ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως, ἔξερχονται ἀπὸ τὰ τρία αὐτά 'Ινστι-

## SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,

LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS

SALE & PURCHASE

Cable Address :  
"Scanship"

Telex :  
Scanship - Mtl. 01-2795

New Boe Code  
Tel. : 866-4811

HEAD OFFICE: 621 Craig Street West, MONTREAL, Canada.

Subagents at —  
Sorel, Three Rivers, Baie Comeau, Quebec, Halifax, N.S., St. John, N.B., Fort William, Port Arthur, Ont., Hamilton, Toronto, Sarnia.

'Ελληνικὰ συμφέροντα ὑπὸ ἐλληνικὴν διαχείρισιν. 'Αποτανθῆτε εἰς τὸν κ. Σ. ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΝ δι' οἰανδήποτε πληροφορίαν σχετικῶς μὲ τὰ Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸ ST. LAWRENCE.

τούτα. Οι φοιτηταί ἐπιβαίνουν τών πλοίων κατά τὴν θερινὴν περίοδον διὰ τὴν πρακτικήν των ἔξασκησιν. Μετὰ τὰς σπουδάς των ἀναλαμβάνουν τὰς θέσεις των εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον ὡς τρίτοι πλοίσποροι καὶ μηχανικοί, διὰ νὰ καταλάβουν, μετὰ τετραετῆ ὑπηρεσίαν, τὰς πρώτας βαθμίδας τῆς ναυτικῆς ἵερορχίας. Οἱ ἀρχιπλοίαρχοι, οἱ ἀρχιμηχανικοί καὶ τὰ ἄποτε ἥηράς ἀνώτερα στελέχη ἐποπτεῖας τῶν ναυτιλιακῶν ὄργανων ἀπὸ τὰς τάξεις τῶν ἀποφοίτων τῶν σχολῶν αὐτῶν προέρχονται.

Ἡ μέση ναυτικὴ ἐκπαίδευσις παρέχεται διὰ δέκα τεσσάρων σχολῶν, κατεσπαρμένων εἰς τὰ σημαντικότερα κέντρα τῶν ναυτικῶν περιοχῶν τῆς ἀχανοῦ χώρας, ἀπὸ τοῦ Ἀρχαγγέλου, τῆς Βαλτικῆς, τῆς Μ. Θαλάσσης, τῆς Κασπίας, μέχρι καὶ τῆς Ἀπωνίας. Οἱ τελεόφοιτοι Γυμνασίου γίνονται δεκτοὶ καὶ εἰς τὰς σχολάς αὐτὰς διὰ τετραετῆ φοίτησιν. Μετὰ ἑξατέ, ὅμως, εὐδόκιμου ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων, οἱ ἀπόφοιτοι θά ἀποκτήσουν τὸ δίπλωμα τοῦ ἀπολογίου τῶν ἔξετάσεων. Τὰ αὐτὰ ισχύουν καὶ διὰ τοὺς μηχανικούς καὶ τοὺς ἡλεκτρολόγους, τοὺς καταρτιζομένους θεωρητικῶς καὶ πρακτικῶς εἰς τὰς σχολάς, τὰ συνεργεία καὶ τὰ κρατικὰ μηχανουργεῖα. Ἡ στάθμη τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν τελεοφοίτων τῶν ἀνωτέρων σχολῶν, τῶν χαρακτηριζομένων ὡς «χειριστῶν» μηχανῶν, εἶναι κατωτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ἔξερχομένους ἀπὸ τὰ τρία ἀνώτερα Ἰνστιτούτα.

Ἡ τρίτη διαβάθμισις, ἡ τῆς κατωτέρας ἐκπαίδευσεως, ἔρχεται νὰ συμπληρώσῃ τὸ μέγιστον, πράγματι, κενὸν εἰς πληρώματα εἰδίκευμένα, λόγῳ καὶ τῆς ἐλλείψεως ναυτικῆς παραδόσεως. Ἐπρεπε καὶ ἡ κατάρτισις τῶν ναυτῶν, τῶν μηχανοδηγῶν, τῶν θερμαστῶν, τῶν ναυτομαγείρων καὶ τῶν θαλαμηπόλων διὰ τῶν σχολῶν νὰ ἐπίτευχθῇ. Ὑπερτεσσαράκοντα τοισύτας συνέστησαν τὰ Σοδιέτ. Διετής ἡ φοίτησις διὰ τοὺς ἔχοντας ἐπταετὴ ἐγκύκλιον μόρφωσιν, ἀντὶ τῆς ἐνδεκαετοῦς γυμνασιακῆς διὰ τοὺς δοκίμους τῶν ἀνωτέρων σχολῶν. Πρακτική, κυρίως, ἡ ἐκπαίδευσις. Οἱ ἀπόφοιτοι θὰ λάβουν τὸ πτυχίον τῆς εἰδικεύσεως τῶν μετὰ διετὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἀποδίδομεν τὴν ρωσικὴν προσπάθειαν. Ἀπὸ δεκατίας ἥρχισε καταβαλλομένη. Ἀπὸ τετραετίας ἐνετάθη, μετὰ τὴν ἔναρξην ἐκτελέσεως τοῦ ἐπταετοῦ προγράμματος. Εἶναι πρωτοφανής εἰς ἔκτασιν. Πρὸ αὐτῆς υστεροῦν τὰ ναυτικότερα ἔνην τοῦ Κόσμου.

Οἱ Ρώσοι ὑπολογίζουν μετὰ τίνα ἔτη εἰς δυναμικὸν ἔξηκοντα χιλιάδων ναυτικῶν, πάσης εἰδίκευσεως. Αἱ ἡδη λειτουργοῦσαι σχολαὶ — δραδεῖς ἀποδόσεως, λόγῳ καὶ τοῦ ἀναύτου τῶν μαθητῶν τῶν κρίνονται πάντως ὑπερεπαρκεῖς διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν προγραμμάτων — σθέντων.

Καὶ ὁ ρωσικὸς παράγων εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, τὸ ρωσικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν, μὲ τὰ τόσα καὶ τόσα σύγχρονα πλοῖα καὶ τὰ κατητομένα πληρωμάτα του καὶ τὴν συστηματικὴν ὄργανωσιν, καθίσταται σημέραι ἐπικίνδυνος ἀνταγωνιστής. Δι᾽ ἡμάς τοὺς «Ἐλληνας, τοὺς εἰς πολλὰ μειονεκτοῦντας, ἐπικινδυνώδεστερος...

### ΤΟ «ΣΑΒΑΝΝΑ,,—Ο ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΗΣ

Ἄγγελθείσης τῆς ἐπικινδύνης ἐπισκέψεως τοῦ ἀτομοκίνητου «Σαβάννας εἰς δελγικοὺς λιμένας, ἡ δελγικὴ κυβέρνησις ὑπέβαλεν εἰς τὴν Βουλὴν δύο νομοσχέδια. Διὰ τοῦ ἐνὸς τῶν νομοσχεδίων τούτων, κυροῦται ἡ σχετικὴ διμερῆς συμφωνία μεταξὺ Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ Βελγίου, διὰ τῆς πόλεως ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν τὸ ἀποζημιώσαν μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 500 ἑκατομμυρίων δολαρίων πάσσων ζημίαν προερχόμενην συνεπείᾳ «ἀτομοκίνητου πλοίου. Λαστίχως, τὸ νομοσχέδιον λύει διάφορα ζητήματα ἀτομοκίνητος, δρίου ἀποζημιώσεως, ὑποκαταστάσεως, διπλῆς ἀποζημιώσεως, ἐνδεχομένως ἔκ μέρους ὄργανισμοῦ κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων κλπ.

Διὰ τοῦ δευτέρου νομοσχεδίου ίδρυεται ἡ νόμιμος πρὸς ἀποζημίωσιν ὑποχρέωσις, χωρὶς νὰ ὑποχρεύσεται ὁ ζημιώθεις τὸ ἀποδείξην πταισματοῦ καὶ ἀνεύ ἐρεύνης τοῦ, ὃν τὸ ἀτομοκίνητο μητρητῆς εἰς ὑθύνην εἰς ἀποζημίωσιν, προτρέχει δὲ ἡ δελγικὴ κυβέρνησις τῆς μητραίας εἰσέτι τεθείσης ἐν τοῖς ισχύοις Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1962 περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἑκμεταλλευμένων ἀτομοκίνητων πλοίων. Λαστίχως, τὸ νομοσχέδιον λύει διάφορα ζητήματα ἀτομοκίνητος, δρίου ἀποζημιώσεως, ὑποκαταστάσεως, διπλῆς ἀποζημιώσεως, ἐνδεχομένως ἔκ μέρους ὄργανισμοῦ κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων κλπ.

Τὸ «Σαβάννα» πρόκειται, ὅταν θὰ διακανονισθοῦν τὰ ζητήματα τοῦ πληρώματος του, νὰ ἐπισκεφθῇ καὶ τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας. Προήλθεν ἀρά γε καὶ ἡ κυβέρνησις μας εἰς σσα καὶ ἡ δελγική; Οἱ ἀρμόδιοι — τὰ «Υπουργείοι Εξωτερικῶν καὶ Ναυτιλίας — ἀς ἀπαντήσουν.

### ΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Ίκανοποιητικὰ κρίνονται τὰ ἀποτελέσματα τῶν προαγωγικῶν καὶ ἀπολυτηρίων ἔξετάσεων εἰς τὰς Δημοσίας Ναυτικάς Σχολάς. Ἀποδεικνύουν τὴν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος δελτίωσιν τῆς λειτουργίας τῶν, τὴν αὐτητήραν ἐπιδογύη τῶν εἰσαγομένων εἰς αὐτάς. Ὁ μικρὸς ἀριθμὸς ἀπορριφθέντων καὶ μετεξεταστῶν, θεωρεῖται ὡς ἐνδεικτικὸς τῆς καλῆς ἀποδόσεως τῆς πλειονότητος τῶν μαθητῶν τῶν τελευταίων τάξεων, τῆς συστηματικῆς φοιτήσεως τῶν, τῆς συντελεσθείσης ἐπίσης ἐκπαιδευτικῆς ἔργασίος εἰς τὰς προηγουμένας τάξεις. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι παλαιότερον, λόγῳ πολλῶν ἀπουσιῶν, ἔνα μεγάλο ποσό τῶν τελεοφοίτων παρεπέμπετο δι᾽ ἔξετάσεις κατὰ Σεπτέμβριον.

Πάντως, δοῦλοι οἱ ἐμφανίζοντες μίαν οἰανδήποτε ἀδυνατίαν ἢ ἀνεπάρκειαν εἰς ἔνα τῶν κυρίων ἢ δευτερεύοντων μαθητῶν, τόσον εἰς τὰς Σχολάς Πλοιάρχων, ὅσον καὶ τῶν Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματίστων, ὑποχρεούνται νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ διάστημα τοῦ θέρους δι᾽ ἐντατικὴν μελέτην, διὰ τοῦτο καὶ παραπέμπονται εἰς μερικὴν ἐπανεξτασίαν τῶν Σεπτέμβριον. Οἱ πλεῖστοι ἔξ αὐτῶν θεωρεῖται δέσμοι, ὅτι δὲ φθάσουν μέχρι τῶν ἔξετάσεων διὰ τὸ δίπλωμα, μετὰ ἔνα ἤ δύο ἔτη, μὲ ισχυρὰς δέσμους εἰς τὴν θεωρητικὴν τῶν κατάρτιον.

Ίδου τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἔξετάσεων τοῦ ληξαντος σχολικοῦ ἔτους: Ἀπὸ φοιτήσεων κατὰ σχολάς: Πλοιάρχων Ἀσπροπύργου, 47 καὶ μετεξεταστοί 4. Κύμης 26. Ὅδος, 66 καὶ μετεξεταστοί 1. Μηχανικῶν, 54 καὶ ἀπορριφθέντες 7. Ἀσυρματιστῶν, 38 καὶ ἀπορριφεῖς 1. Σύνολον ἀποφοίτησάν των σχολῶν πλοιάρχων 139.

Προσαχθέντες κατὰ τὰς τάξεις καὶ σχολάς: Πλοιάρχων Ἀσπροπύργου, 30 καὶ μετεξεταστοί 13. Α' τάξις Μηχανικῶν, 21 καὶ μετεξεταστοί 20, 28, Β' τάξις Μηχανικῶν 21 καὶ μετεξεταστοί 21. Β' τάξις Μηχανικῶν, 19 καὶ μετεξεταστοί 23. Α' τάξις Πλοιάρχων Κύμης 20, μετεξεταστοί 4 καὶ ἀπορριφθεῖς 1 καὶ Α' τάξις Πλοιάρχων Σύρου 28, μετεξεταστοί 7 καὶ ἀπορριφθέντες 2.

### ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΥΚΤΕΡΙΝΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Ο περιωρισμένος ἀριθμὸς (περίπου 300) τῶν ἀποφοίτησάν των καὶ ἔφετος ἐκ τῶν 16 νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν, ἀποδεικνύει, ὅτι ἀπόδοσίς των παραμένει καθηλωμένη εἰς τὰ ἴδια ἐπίπεδα, ἐνῷ ηγένη μεναινται εἰναι αἱ ἀνάγκαι εἰς νέα στελέχη τῆς Ναυτιλίας. Παρὰ τὰς καταβληθείσας κατὰ καιροὺς προσπαθείας, ἡ ιδιωτικὴ ἐκπαίδευσις διὰ τὴν Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, δὲν ἀπέκτησε τὰς δυνατότητας, αἵτινες εἴτε τὴν ἐπιτρέψουν νὰ συμβαίξῃ μὲ τὴν ἀναπτυξήν του. Μακρόθεν τὴν ἀκόλουθει καὶ ἡ θέσις της καὶ ἡ ἀπόδοσίς της, καθίσταται κριτιμοτέρα ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Διότι ὅχι μόνον περιωρισμένος είναι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀποφοίτων, ἀλλὰ καὶ τὸ μορφωτικόν των ἐπίπεδον εὑρίσκεται κάτω τοῦ μετρίου. Αἱ θεωρητικαὶ τῶν γνώσεις, κατὰ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας», εἶναι κατὰ δύστινον ἐλλιπεῖς. Τὰ παλαιὰ μειονεκτήματα τοῦ θεσμού τῆς νυκτερινῆς ἐκπαίδευσεως — κόπωσις ἐκ τῆς δλογημέρου ἔργασίας μαθητῶν χαμηλῆς γενικότερας μορφώσεως — ἐμποδίζουν ἀκόμη περισσότερον τὴν κατάρτισιν νέων μηχανικῶν, οἵτινες πρέπει νὰ γνωρίζουν, σύν τοῖς ἄλλοις, καὶ τὰς τόσας καὶ σοδαράς ἔξελίζεις τῶν τελευταίων ἐτῶν εἰς τὰ πρωστήρια συστήματα τῶν πλοίων.

Ίδου ἀναλυτικῶς ἡ ἀριθμητικὴ ἀπόδοσης συνολικῶν καὶ μιᾶς ἐκάστης τῶν σχολῶν αὐτῶν, κατὰ τὸ ληξαντος ἐκπαίδευτικὸν ἔτος:

Εἰς τὰς 16 νυκτερινὰς σχολὰς μηχανικῶν ἐφοίτησαν εἰς τὴν τελευταίων τάξιν κατὰ τὴν περίοδον 1962—1963, 450 μαθηταί, ἔνα δέλαιον ἀπολυτήριον 297, ἀπεριφθέντων 54 καὶ παρέμειναν μετεξεταστοί 99. Ὁ μικρὸς σχετικῶς ἀριθμὸς τῶν ἑπιτυχόντων καὶ ὁ μεγάλος ἀναλόγως τῶν μετεξεταστῶν, δὲν φαίνεται νὰ ἀποτελοῦν ἐνδείξεις αὐστηστασῶν κρίσεως τῶν μαθητῶν. Διότι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν μετεξεταστῶν ἀπεκλείσθη τῶν ἔξετάσεων τοῦ Ιουνίου λόγῳ ἀπουσιῶν, λόγῳ δηλαδή μη φοιτήσεως.

Ίδου καὶ κατὰ σχολὰς τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἔξετάσεων τῶν ἀποφοίτων: «Πειραικός Σύνδεσμος»: Ἐπὶ 65 μαθητῶν ἐπέτυχον οἱ 14. «ΑΣΜΕΝ»: Ἐπὶ 41 ἐπέτυχον οἱ 26. «Ἀρχιμῆδης»: Ἐπὶ 90 οἱ 68. «Προμηθεύς»: Ἐπὶ 52 οἱ 38. «Ηρων»: Ἐπὶ 42 οἱ 21. «Πυθαγόρας»: Ἐπὶ 47 οἱ 22. «Ηφαίστος»: Ἐπὶ 36 οἱ 28. «Ν. Σμύρνης»: Ἐπὶ 51 ἐπέτυχον οἱ 28. «Ἀπόστολος Παύλος»: Ἐπὶ 17 οἱ 11. «Δημόκριτος»: Ἐπὶ 8 ἐπέτυχον οἱ 2. «Νηρεύς»: Ἐπὶ 4 οἱ 1.

Ἐπίστοις εἰς τὰς σχολὰς τῶν ἑπαρχιῶν: Εἰς τὸν «Εύκλειδην»: Ἐπὶ 8 εἰς τὴν τελευταίων τάξιν ἐπέτυχον οἱ 6, εἰς τὴν «Λαμιακήν» ἐπὶ 12 ἐπέτυχον καὶ οἱ 12, εἰς τὴν «Βασιλιάνειον» ἐπὶ 7 οἱ 6, εἰς τὴν Σύρον ἐπὶ 7 καὶ οἱ 7, εἰς τὴν σχολὴν Χίου ἐπὶ 23 οἱ 21.

Καὶ ὅμως, θὰ ἡδύναντο αἱ σχολαὶ αὐταὶ νὰ ἔξακολουθοῦν νὰ προσφέρουν σημαντικάς ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀναπτυσσομένην δημοσίαν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν καὶ μέχρις ὅτου αὕτη

Telegrams: "GENICOLAOU,, LONDON

Telephone: ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

SHIPBROKERS

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES,

LONDON E.C. 3.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.**

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΗΡΑΓΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

φθάσσει είς τό σημείον νὰ τροφοδοτή τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων μὲ στελέχη ίκανά, θεωρητικῶν τούλαχιστον. Χρειάζεται πρὸς τούτο συστηματικὴ προσπάθεια καὶ ἀποφασιστικὴ ἔνσχυσις, τὰς ὄποιας φαινεται ὅτι δὲν δύναται νὰ ἔξασφαλίσῃ τὸ παρὸν καθεστώς ἐποπτείας των, ὑπὸ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Παιδείας.

### RİPTOMEN THN IDEAN

Τὸ ἐπαναλαμβάνομεν: "Ἐχομεν ἀνάγκην μηχανικῶν διὰ τὰς δῆξελ μηχανὰς καὶ τοὺς ὄπιοστροβίλους. Οἱ ὑπάρχοντες δὲν ἐπαρκοῦν. 'Η Ἑλλειψις, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ εἰναι μεγαλυτέρα. Τὰ δῆξελοκίνητα σκάφη μας πληθυνοῦνται. Καθημερινῶς νέαι ἀγοραὶ ἀναγγέλλονται καὶ συμβόλαια διὰ νέας ναυτηγήσεις συνάπτονται. 'Εντὸς ὅλιγον θὰ εἰμεδά εἰς θέσιν ἀπηκριώμενους σχετικούς ἀριθμοὺς νὰ ἀνακοινώσωμεν. Τὰ μέχρι τούδε ἐπιτελεσθεντὰ διὰ τὴν πύκωσιν τῶν τάξεων τῶν μηχανικῶν, φειδίομεν νὰ ὁμολογήσωμεν, δὲν ἀπεδείχθησαν ἐπαρκῆ. Εἰς τὴν σχολὴν τοῦ 'Ασπροπύργου καὶ τὰς νυκτερινὰς σχολὰς ἐναπέδεσμεν ἡ μᾶλλον περιωρίσαμεν τὴν προσπάθειαν. Καὶ τὸ ὅπανταν τῆς μέχρι τούδε ἀποδόσεως: Αἱ ὅλιγαι δεκάδες — τεσσαράκοντα πεντέ κατὰ μέσον ὅρων ἑτησίων — τῶν δοκίμων ἀπὸ τὸν 'Ασπρόπυργον καὶ οἱ ὑπερεκατὸν τῶν νυκτερινῶν σχολῶν.

Καὶ ὅμως, αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας ήσαν καὶ εἶναι μεγαλύτεραι. Τὴν ἀρτιωτέραν ποιοτικὴν κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν μας ἐπιβαλλεται νὰ ἐπιδιώξωμεν, ὡς ἄμεσον συνέπειαν τῆς τεραστίας διογκώσεως καὶ τοῦ συγχρονισμοῦ τοῦ ἑλληνικῶν συμπληρώντων τοννά. Τὰς τάξεις τῶν φειδίομεν νὰ πυκνώσωμεν. Οἱ διαβέσιμοι, οἱ δῆξελομηχανικοὶ κυρίως, ὥχι μόνον δὲν ἔχουν ὅλοι κατάρτισιν ἐπαρκῆ, ἀλλὰ καὶ δὲν φθάνουν νὰ πληρώσουν τὰ κενά τῶν μηχανοστασίων.

Λύσιν ἄλλην διὰ τὴν ἐπιτεμίην τῆς προσπάθειας αὐτῆς δὲν δέλπομεν, παρὰ τὴν σύστασιν καὶ ἄλλων δημοσίων σχολῶν μηχανικῶν. Τῆς Χίου η σχολὴ, καθ' ὅλας τὰς προσβλέψεις, ἐντὸς ἑτους θὰ στεγασθῇ, καλύτερον ἔξοπλιζομένη, εἰς τὸ κτίριον τῆς δωρεᾶς Χανδρῆ - Καρρᾶ. Διὰ τὴν σχολὴν τῆς Σύρου ἀναμένεται ή ἔξι ψήφους βοήθεια. 'Ο κ. Κωτιάδης ἀφθόνους παρέσχεν ὑποσχέσεις. Δὲν ἐπραγματοποιήθησαν, ὥστας τόσαι καὶ τόσαι ὄλλαι. 'Ελπίζεται μετὰ τὰς ἐκλογάς, ἵσως καὶ πρὸ αὐτῶν, τὸ δεύτερον ναυτικόν μας κέντρον νὰ ἀποκτήσῃ καὶ τὴν σχολὴν μηχανικῶν.

Οὐδ' αὐταὶ ὅμως αἱ δύο νέαι σχολαὶ δὲν ἀρκοῦν, ἐφόσον ἐπιδιώκεται ὥστε τὸ πλεῖστον τῶν δοκίμων, τῶν εἰσερχομένων εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων, εἶναι ἀπόφοιτοι τῶν δημοσίων σχολῶν.

Καὶ ἀπομένει ὡς ὑστάτη καὶ καλυτέρα, καθ' ἡμᾶς, λύσις τοῦ πρὸ ἡμῶν προβλήματος, η σχολὴ 'Ασπροπύργου. Μὲ τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ μηχανουργείου καὶ τὴν σύστασιν τοῦ ἡλεκτρολογικοῦ τμήματος, η σχολὴ 'Ασπροπύργου καθίσταται πλέον ή ὑποδειγματική διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν. Καλυτέραν δὲν θὰ δύναντο νὰ περιμένην ή ναυτιλομένην 'Ελλάς. Τὸ περιωρισμένον, ὥμως, τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τῶν μαθητῶν, δὲν ἐπιτρέπει καὶ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ των. Κατ' ἀναπότρεπτον ἀνάγκην, ὁ ἀριθμὸς τῶν κατ' ἑτοι εἰσακτέων περιορίζεται. 'Η κάθε τάξις τῶν δοκίμων μηχα-

νικῶν δὲν ἡμπορεῖ νὰ ὑπερβαίνη τοὺς πεντήκοντα. Χρειάζομεθα τοὺς περισσοτέρους. Δὲν θὰ ἡτο δυνατὸν ὅλως νὰ τοὺς ἀποκτήσωμεν παρὰ μόνον ἂν η σχολὴ 'Ασπροπύργου μὲ τὰς ἀρτιαὶ τεχνικὰς ἔγκαταστάσεις τῆς ἀποδοθῆ ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τοὺς μηχανικούς. Πρόκειται περὶ μέτρου ἀποφασιστικοῦ, τοῦ μόνου ποὺ μᾶς ἐγγυάται τὴν ριζικὴν τοῦ προβλήματος ἀντιμετώπισιν.

Μηχανικούς, μὲ πλήρη τεχνικὴν κατάρτισιν, αἱ δημόσιαι σχολαὶ — καὶ δὴ η τοῦ 'Ασπροπύργου — ἡμπορούν νὰ μᾶς δώσουν. 'Ο χειρισμὸς τῶν νεοτέρων συστημάτων προώποθετει πλήρη θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν σπουδὴν.

Διὰ τοὺς ναυτιλίους, τούναντίον, ἀξιωματικούς ἐπαρκοῦν αἱ σχολαὶ τῆς 'Υδρας, τῆς Κύμης καὶ τῆς Σύρου. 'Η διετής φοίτησίς των εἶναι ἀρκετή. 'Επὶ τῶν πλοίων θὰ συμπληρώσουν τὰ κενὰ τῆς καταρτίσεως τῶν, ὥστας καὶ οἱ δόκιμοι, ἀπόφοιτοι τῶν Γυμνασίων.

Ρίπτομεν, λοιπόν, τὴν ιδέαν τῆς ἀποκλειστικῆς διὰ τοὺς μηχανικούς — αὐτῶν ἔχομεν καὶ θὰ ἔχωμεν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην — ἀπασχολήσεως τῶν σχολῶν 'Ασπροπύργου. 'Ἄσ τὴν συζητήσουν οἱ ἀρμόδιοι, οἱ χειριζόμενοι τὴν ὑπόθεσην τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. 'Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων τὴν ἐπιβάλλει.

### ΤΑ ΒΙΒΛΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

'Εν ἔξελιξις τελεῖ εἰσέτι η περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν προσπάθεια. Προβλήματα βασικὰ ἀνακύπτουν. 'Η ἐπίλυσίς των δὲν εἶναι πάντοτε εύκολος. Συχνότατα εἶναι δαπανηρά, ἀλλὰ ἐπιβεβλημένη. Προβάλλει λ.χ. ἡ ἀνάγκη περιεκτικῶν μὲν, ἀλλὰ καταληπτῶν, ευθηνῶν ἐκπαιδευτικῶν κειμένων διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν σχολῶν. 'Η κρατούσα κατάστασις δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραταθῇ. 'Εγγίζει τὰ ὄρια τῆς ἐκμεταλλεύσεως ὁ τρόπος τῆς πωλήσεως εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν βιβλίων τῶν καθηγητῶν. Εἶναι ἀκριβά καὶ ἴσως ὥχι πάντοτε τὰ καταλληλότερα.

Τὸ ζήτημα ἔχει ηδη προκαλέσει τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδιών. Σκέψεις πολλαὶ συζητοῦνται διὰ τὴν ἀντιμετώπισίν του. 'Η ἐπικρατεστέρα ἔγκειται εἰς τὴν ἔκδοσιν τῶν δῶν βιβλίων θὰ ἔγκριθούν ἀπὸ τὰς ειδικὰς ἐπιτροπᾶς, δαπανώνται τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως. 'Αφοῦ ὁριστικοποιηθῇ, συγχρονιζομένη, ἡ διδακτέα ὥλη διά τε τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς, θὰ κληθούν οἱ συγγραφεῖς νὰ προσαρμόσουν τὰ συγγράμματά των πρὸς αὐτὴν καὶ νὰ ζητήσουν τὴν ἔγκρισίν των ἀπὸ τὴν ἀρμοδιάν ἐπιτροπήν. 'Ο σχετικός μὲ τὴν λειτουργίαν τῆς κανονισμὸς ἐκπονεῖται. Τὰ συγγραφικὰ δικαιώματα θὰ καθορισθοῦν ἐπίσης διὰ τοῦ αὐτοῦ κανονισμοῦ καὶ θὰ καταβάλλωνται ἀπὸ τὸ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, κτῆμα τοῦ ὅποιου θὰ είναι καὶ τὸ βιβλίον.

Προετάθη ὥστας οἱ συγγραφεῖς ζητήσουν τὴν ἔγκρισιν μὲν τῶν ἐκπαιδευτικῶν κειμένων, χωρὶς ὥμως νὰ μεταβιβάζουν καὶ τὴν κυριότητα τῶν βιβλίων των. Αὐτὰ θὰ ἐκδίδωνται δαπάναις τῶν συγγραφέων, οἵτινες καὶ θὰ παρέχουν ὡρισμένον ἀριθμὸν εἰς τιμὴν εύθηνήν διὰ τοὺς μαθητὰς μόνον τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν.

Μεταξὺ τῶν προτάσεων αὐτῶν ἀναζητεῖται η προσφορωτέρα. Τὸ

# S. A. D. E. P.

SOCIETÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES

37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.

CABLES: AUXIPETRO PARIS

## ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

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

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

### ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

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

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

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

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

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

θέμα, πάντως, έτειθή ύπό συζητησιν καὶ ἐλπίζεται λίαν ταχέως εἰς συγκεκριμένας ἀποφάσεις νὰ προέλθουν οἱ ἀρμόδιοι. Πρόκειται περὶ ζητήματος σοβαροῦ. 'Η παραπομπή του εἰς τὰς καλένδας δὲν ἐπιτρέπεται, ἀλλ' οὔτε καὶ θὰ ἐπιτραπῇ. Τὸ σημερινὸν καθεστώς περικλείεται τὸ σκάνδαλον.

### ΑΞΙΟΜΙΜΗΤΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Διὰ τὴν ὑποτροφίαν εἰς τὸ Κολλέγιον Ἀθηνῶν ἐνὸς ἐκ Χίου μαθητοῦ πρὸς τιμὴν τῆς Καὶ Χρυσάνθης Μιχ. Λεμοῦ, προεκρίθη, κατόπιν διαγνωσμοῦ, διενεργηθέντος εἰς τὴν Χίον ἐνόπιον Ἐπιτροπῆς συγκροτηθεῖσης ἐκ καθηγητῶν τοῦ Κολλεγίου, ὁ μαθητὴς Δημήτριος Σύρρης, ἐλθὼν πρῶτος εἰς τὴν γενικὴν βαθμολογίαν, μὲν 114 μονάδας, μεταξὺ 74 διαγνωσθέντων. Εἰς τὸ πρακτικὸν τῆς Ἐπιτροπῆς ἀναφέρεται, ὅτι ὁ ἐπιτυχὸν μαθητὴς τοῦ 2ου Δημοτικοῦ Σχολείου Χίου, ἔχει πατέρα πτωχὸν ἐργάτην, ἀποκερδαίνοντα 60 δρχ. ἡμερησίως, ὃνταν ἀπασχολήται. Τέσσαρα τὰ τέκνα τῆς οἰκογενείας Σύρρη, ἤτις διαμέρειν εἰς ἔνα δωμάτιον ἐπὶ ἑνὸική δρχ. 200 μηνιαίων.

Κατὰ τὰς διαποτώσεις τῆς Ἐπιτροπῆς, ὁ νέος ὑπότροφος, εἶναι εὐψής καὶ συμπαθής. Κλίσιν ἔχει πρὸς τὰ μαθηματικά. Ἰδιαιτέρων ἐντύπωσιν προεκάλεσεν ἡ ὥριμότης τῆς σκέψεώς του.

Καὶ οὕτω ἀποδεικνύεται, ὅτι ἡ καθιερωθεῖσα ὑποτροφία ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Κώστα Λεμοῦ, πρὸς τιμὴν τῆς μητρός του, ἀποδίδει ἔργον χρησιμον, διότι ἔρχεται νὰ βοηθήσῃ ἔνα πτωχὸν νέον νὰ σπουδάσῃ καὶ νὰ φανῇ χρῆσιμος εἰς ἑαυτόν, τὴν οἰκογενείαν του καὶ τὴν Κοινωνίαν.

\*\*\*

Κατὰ τὸν αὐτὸν διαγωνισμὸν ὁ δεύτερος ἐπιτυχὸν Δημήτριος Στέβης, τέκνον πτωχοτάτης ἀγροτικῆς οἰκογενείας, ἥτις διαμένει εἰς τὸ ἀκρότατον δοριειδυτικὸν σημεῖον τῆς νήσου Χίου, τὴν τοπεσίαν "Αγίου Γάλα, κατέπληξε τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς μὲ τὴν ἔφεσιν πρὸς μόρφωσιν, τὰς γνώσεις του, ὅλα καὶ τὴν δυνστυχίαν του. Διατυποῦται ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν ἡ πρόβλεψις, ὅτι ὁ Στέβης μορφωνόμενος, δύναται νὰ καταστῇ εἰς ἔξαιρετικὸς ἀνθρωπος. Καὶ ἐπέτυχεν ἡ Ἐπιτροπὴ τὴν ὑποτροφίαν καὶ διὰ τὸν μαθητὴν αὐτὸν, χάρις εἰς τὴν δωράν τοῦ κ. Bradley Shattuck ἀπὸ τὸ New Haven τῆς Ἀμερικῆς.

'Αξιομίμητα τὰ παραδείγματα.

\*\*\*

Πρόκειται, χορηγία τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λεμοῦ, νὰ συσταθῇ εἰς τὸ Κολλέγιον Ἀθηνῶν αἴθουσα ἡλεκτρονικῶν ὄργανων, μὲν ιδιαιτέρων ἐμφασιν τὴν χρησιμοτοίχησιν των εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Ο κ. Λεμός ἀποδίδει νὰ κινήσῃ τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὸν ἔλον τῶν μαθητῶν τοῦ Κολλεγίου πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν, ἵνα οἱ ἀπόφοιτοι αἴτοι εὐχερέστερον προσταρόδωνται εἰς τὸ ἔργον τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου. "Ἔχει τόσην ἀνάγκην ἡ Ναυτιλία νέων, διασιχειρίζομένων ἀπὸ ξῆρας τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας!"

Καὶ ίνα πληρέστερον ἡ Διοίκησις τοῦ Κολλεγίου ἐνημερωθῇ ἐπὶ τοῦ θέματος, ἐπεσκέψηθε πρὸς ἡμέραν ὁ κ. Κ. Λεμός, μετὰ τοῦ Ἀμερικανοῦ διευθυντοῦ τοῦ Κολλεγίου Ἀθηνῶν κ. Ράης, τοῦ ναυάρχου κ. Π. Θεοχάρη καὶ τῶν προϊσταμένων τῶν ἀρμόδιων ὑπερστιῶν τοῦ Y.E.N. τὰς Σχολὰς Ἀσπροπόρου. "Η ἔκει συσταθείσα αἴθουσα Μιχ. Λεμοῦ καὶ αἱ μεγάλαι ἐγκαταστάσεις τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων ιδιαιτέρως ἀπασχόλησε τοὺς ἐπισκέπτας.

### Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ «ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ»

Εἶναι γνωστὰ τὰ εἰσιπραττόμενα ὑπὸ τῶν ναυτικῶν πρακτορείων δικαιώματα. Εἰς 3-5% ἐπὶ τοῦ ναύλου κυμαίνονται ταῦτα. Καὶ ὅσακις μὲν τὸ πρακτορεῖον εἰσπράττει τοιαῦτα δικαιώματα ἐπὶ τῶν ναύλων τὸν ἐμπορευόμενον τῶν κομιζομένων διὰ πλοίων ἀνηκόντων εἰς τρίτους, ἀτίνα πρακτορεύει, δὲν γεννᾶται ἀμφιβολία ὅτι τὸ ἐκ τῆς πηγῆς ταῦτης ἔσδον τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος, ὑπόκειται εἰς τὴν φορολογίαν εἰσοδήματος ἐξ ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ φορολογεῖται κατὰ τὸν νόμον 3323)1955.

"Ἐὰν ὅμως τὰ πρακτορεύομενα πλοῖα ἀνήκωσιν εἰς αὐτὸν τοῦτον τὸν πράκτορα, τότε τὸ ἐκ τοῦ πρακτορειακοῦ δικαιώματος ἔσδον ὑπάγεται καὶ πάλιν εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ νόμου 3323)1955 ἡ εἰς τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἔσδον, ὅτε ὑπαχθῆσεται εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ νόμου 1880)1951;

Τὸ ζῆτημα τούτο διήρεσε τὰ φορολογικὰ δικαστήρια. Τὸ Τριμέλες Φορολογικὸν Δικαστήριον Πατρῶν ἐτάχθη ὑπὲρ τῆς ὑπαγωγῆς τῶν ἔσδοντων τούτων εἰς τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἔσδονα καὶ

συνυπώς εἰς τὴν φορολόγησιν αὐτῶν κατὰ τὸν νόμον 1880)1951. "Αντιθέτως, τὸ Τριμέλες Φορολογικὸν Δικαστήριον Πειραιῶς ἐτάχθη ὑπὲρ τῆς ὑπαγωγῆς αὐτῶν εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ νόμου 3323)1955.

Τὸ ζῆτημα, θεωρίας, δὲν θὰ μείνῃ ἐκεῖ. 'Ο ἐνδιαφέρομενος (προκειται περὶ τοῦ αὐτοῦ πράκτορος καὶ εἰς τὰς δύο ἀποφάσεις) ἀσφαλός' ἀγάγει τὸ ζῆτημα εἰς ἀνότερον δικαστήριον.

Ἐκεῖνο ὅπερ ἐνδιαφέρει κυρίως εἶναι ἡ ἀπαράδεκτος διάσπασις τῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἐσδόνων καὶ ἡ ὑπαγωγὴ τινῶν ἐξ αὐτῶν εἰς φορολογίαν ἄλλην, πλὴν τῆς τοῦ νόμου 1880)1951. "Ἐτονίσθη πολλάκις ὅτι ὁ νόμος 1880)1951 προβλέπει — καὶ διὰ τοῦτο ἄλλως τε εἰσῆχθη — τὴν ἐνιαίαν φορολογίαν τῶν πάσης φύσεως ἐσδόνων ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Διὰ τὸν λόγον τούτου ὁ νόμος 1880)1951 ὡμίλησε περὶ ἀκεμπαρίστων ἐσδόνων ἐκ ναύλων. 'Αδιαφορεὶ ἔαν προσηγορίζητο ναύλος ἐπὶ σταλίδων ἢ ἔαν ἐμειώθῃ διὰ καταστολῆς ἀποκημιώσεως ἐπιταχύνσεως φορτοεκφορτώσεως (despatch). Καὶ ἐν τούτοις, δεινῶς στοιαζέται ἄπειναι ναύλος αἱ ἐπιστολίδαι. Εἶναι πάντως ἔσδον εἰκὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου διὰ τὸν νόμον 1880)1951, οὐτινος μάλιστα ἡ ἐρμηνεία ἥκθη μέχρι τοῦ σημείου νὰ δεχθῇ, ὅτι φορολογεῖται ὁ συμφωνητέος ναύλος, κανὸν εἰσέτι δὲν εἰσεπράχθη, διότι π.χ. ἐπτάχουεν ὁ ναύλωτης. "Οταν λοιπὸν φορολογήται ναύλος μὴ εἰσπράχθεις, δυνάμεις εὐρυτάτης ἐρμηνείας τῆς ἐνοίας «ἔσδον εἰκὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου» κατὰ ποιάν λογικὴν τὸ πρακτορειακὸν δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου καὶ πράκτορος, δὲν εἶναι ἔσδον εἰκὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου;

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Φορολογικοῦ Δικαστήριου τοῦ Πειραιῶς μᾶς ἀφήνει λίαν σκεπτικούς. "Η ὑπ' αὐτῆς κατ' ἀπαράδεκτον τρόπον (συλλογὴ πληροφοριῶν ἀγνώστου, τοῖς διαδίκοις πηγῆς, ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ Δικαστηρίου) εἰσαγομένη θεωρία τῆς πρακτορεύσεως τοῦ φορτίου, κλονίζει τὸ φορολογικὸν καθεστώς τοῦ νόμου 1880)1951, εἰς τὸ ἀμετακίνητον τοῦ ὄποιον ἐπίστευεν ἡ παλινοστήσασα Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Αἱ συνέπειαι ἡμέρας νὰ είναι λίαν σοβαραὶ καὶ δημιουργεῖται ὑποχρέωσις τῶν ἀνωτέρων Δικαστηρίων νὰ ἀφιερώσωσιν ἀμέριστον τὴν προσοχὴν των ἐπὶ τοῦ, ὡς μὴ ὥφειλεν, δημιουργηθεῖσας ζητήματος. "Η Ναυτιλία εἶναι ὑπόθεσις μεγίστης σημασίας διὰ τὸν ἄλλων ποτέ οὐδετέρων τοῦ πλοίου μας καὶ δὲν ἐπιτρέπεται νὰ τὴν τολαστιποροῦμεν, βάσει ἀμφιβόλου διαστήτος νομικῶν ἐπιχειρημάτων. "Η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία δὲν στηρίζεται ἀποκλειστικῶς εἰς ἑλληνικά κεφαλαία. Καταφέγηει ἀναγκαστικῶς εἰς τὴν ἔνυην χρηματαγοράν. Διὰ νὸν πεισθοῦν οἱ ξένοι δανεισταὶ νὰ στέρξουν εἰς τὴν ὑψωσιν τῆς ἑλληνικῆς σημαίας, ἔχρειάσθησαν κύριοι καὶ θυσίαι πολλαῖ. Τὸ ἐμπεδόν τοῦ φορολογικοῦ καθεστώτων ὑπερσχέδημεν. "Αν ἡδη διαφευσθῇ ἡ ὑπόσχεσις αὐτῆς, θὰ δημιουργηθῇ ἡ δυσπιστία. "Ἄς προσέξωμεν.

### ΠΡΟΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΝ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Εἰς ναυπηγικὸν κέντρον διὰ τὴν ἀτλαντικὴν ἀλιείαν ἔχειλιχθη τὸ Πέραμα κατὰ τὰς τελευταίους μῆνας. "Οκτὼ νέαι μονάδες μετασκεύαζονται ἐκεὶ καὶ μία κατασκευάζεται ἐξ ὑπαρχῆς εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις 'Αναστασιάδη - Τζορντανίδη. 'Ολόκληρος στόλος ἀλιευτικῶν ψυγείων, ὅστις προστιθέμενος εἰς τὴν δύναμιν τῶν ἐνέργεια σκαφῶν τῆς ποντοπόρου ἀλιείας, θὰ ἀναβιδάσῃ αὐτὴν εἰς 26 πλοῖα καὶ τὴν ἐπησίαν ἀπόδοσίν της, εἰς 26.000 τόνους ἐκλεκτῶν ἀλιευμάτων.

Τέσσαρα ἐκ τῶν ὑπὸ μετασκευὴν τελούντων σκαφῶν, τὰ «Ζέφυρος V», «Πρωτόπορος 'Ερμῆς», «Ωκεανός» καὶ «Κουτουριάρχης II», θὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν ἀποπερατώμενα ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐνώ τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα, ητοι τὸ «Ἐλλην A.», τὸ «Ροδινών», τὸ «Ἀργοναύτης» καὶ τὸ «Ταξιάρχης», θὰ συμπληρώσουν τὴν μετασκευὴν τῶν ἐντὸς τοῦ 1964. "Ἐπίσης, τὸ προσεχές ἔτος θὰ παραδοθῇ καὶ τὸ πρώτον ναυπηγούμενον εἰς τὴν χώραν μας ἀλιευτικὸν ὄκεανον, τὸ ὄποιον θὰ δημοσιεύῃ «Ἀρίων».

Σταθερὰν καὶ εὐρείαν στροφὴν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας πρὸς τὴν ποντοπόρου ἀλιείαν, ἀποκενύουν αἱ ἀθρόαι αὐταῖς προσκτήσεις καὶ μετασκευαί, ὡς καὶ ἡ ἐξ ὑπαρχῆς ναυπηγήσις νέας μονάδος. "Επιχειρηματίαι διασφόρου προελεύσεως ἐξακολούθουν νὰ ἐπιδεικνύουν ψηφῆδον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἐπένδυσιν τῶν κεφαλαίων των εἰς τὸν νεοπαγή αὐτὸν κλάδον τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας. Οἱ ιδιοκτήται πέντε ἐκ τῶν ὑπὸ μετασκευὴν ἀλιευτικῶν, δὲν εἰχον ἀνάμιξιν μέχρι τούδε εἰς τὴν ἀτλαντικὴν ἀλιείαν. "Ο εἰς εἶναι ἐφοπλιστής, ὁ ἔτερος ἐμπόρος (καταστηματάρχης τῶν Ἀθηνῶν) καὶ οἱ τρεῖς ἐπιχειρηματίαι τῆς μεσογειακῆς ἀλιείας, σπεύδοντες νὰ μεταπηδήσουν ἐγκαίρως, εἰς τὴν ἀλιευτικὴν δραστηριότητα τοῦ ὄκεανου.

Καὶ θὰ ἡδύνατο ἀφόβως νὰ ἐνθαρρυνθῇ ἡ τοιαύτη στροφὴ τῆς ιδιω-

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

**GEORGE CARRAS, INC.**

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

Cables: CARRASBRO

For all ports of: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

τικής πρωτοβουλίας πρός τὴν μεγάλην ἀλείσιαν, ἐπιδιωκομένης τῆς περαιτέρω σημαντικής αύξησεως τοῦ στόλου τῆς, ἐὰν εἶχον ἐν τῷ μεταξὺ λυθὸν καίρια προβλήματα τοῦ κλάδου, τὸ τῆς ὄργανωσεως τῆς διασέσεως τοῦ ἀλιεύματος καὶ ἔκεινου τῆς ἔξουδετερώσεως τοῦ ιαπωνικοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐντὸς τῆς ἑλληνικῆς ἀγορᾶς. Διότι προεξοφλοῦνται σοθαροὶ δυσχέρειαι κατὰ τὴν ἀπορρόφησιν τῶν 26.000 τόννων ἀλιεύματος ἑπτησίως, ἐὰν δὲν ὄργανωθῇ ἔγκαιρως μία στοιχειώδης ἔστω φυσική ἀλισσος διὰ τὴν διεύρυνσιν τῆς καταναλώσεως (πρὸς τὴν ἐπαρχίαν) καὶ ἐὰν δὲν τεθῇ ἀνασχετικός φραγμὸς εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἑπτησίως 9.000 τόν. κατεψυγμένου ἀλιεύματος ιαπωνικῆς παραγωγῆς.

Ἄτυχῶς, μία σοθαρὰ προσπάθεια τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν συνεταιριστικήν ὄργανωσιν τῶν οικείων ἐπιχειρήσεων, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν εὐχερή διάθεσιν τῆς παραγωγῆς των, δὲν ἐσημείωσε μέχρι στιγμῆς τούλαχιστον, τὴν ἀνομενομένην ἐπιτυχίαν. Οὕτω, ἡ διὰ τῶν προετοιμαζομένων νέων μονάδων εἰς τὸ Πέραμα, διεύρυνσις τῆς δραστηρίας τῆς ἀτλαντικῆς ἀλείσιας, προοιωνίζεται δυσκολίας καὶ κινδύνους τούς ὅποιους δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραβλέψουν ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφέρομενοι. Ὁφείλουν νὰ μελετήσουν ἀπὸ τοῦδε τὴν ἀντιμετώπισίν των, διὰ νὰ μὴ διακυβευθῇ μία ἀξιοθαύμαστος, πράγματι, κατάκτησις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐπιχειρηματικοῦ διαιμονίου, ὡς εἴναι αὐτὴ τῆς ἀποφασιστικῆς μας παρουσίας εἰς τὰ ἀλίπεδα τοῦ Ἀνατολικοῦ Ἀτλαντικοῦ.

#### ΛΟΓΙΣΤΑΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ:

Ζητοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν συγχώνευσιν τῶν πολλῶν ἀπὸ τὸ πλοῖον καὶ τὸ πλήρωμά του καταβαλλομένων εἰσφορῶν διὰ νὰ ἀπαλλάξουν τοὺς πλοιάρχους ἀπὸ τὴν πολύπλοκον λογιστικὴν ὑπηρεσίαν, ἥτις σύν των χρόνῳ τοῖς ἐπεδήληθη, τόσον τοὺς ἀπασχολεῖ καὶ τοὺς παρεμποδίζει εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν κυρίων των καθηκόντων.

Οἱ κυβερνήται τῶν ποντοπόρων πλοίων, μὲ τὰς γνωστὰς δαρείας εὐθύνας των, κατήντησαν — ὅπως μᾶς γράφουν — «γραφιάδε», ὑποβαλλόμενοι εἰς τὴν σύνταξιν μακρῶν καταστάσεων λογιστικῶν, μισθοδοτικῶν πινάκων μὲ διαφόρους κρατήσεις καὶ προσθαφαρέσεις διὰ τὰ Ταμεία Προνοίας, διὰ τὸ Δημόσιον, τὸν Ο.Γ.Α., τὴν συνδικαλιστικήν εἰσφορὰν τῆς Π.Ν.Ο. κλπ.

Ἀπὸ ὅλας αὐτὰς τὰς δοσοληψίας, διὰ τὰς ὅποιας πεπειραμένος λογιστής θὰ ἔχειάζετο νὰ ἀναλίσκῃ ὥραις πολλάς ἡμερησίως, δὲν λείπουν τὰ λάθη καὶ αἱ ζημιὲς εἰς δάρος τοῦ πλοιάρχου ἢ καὶ τοῦ πληρώματος. Τὰ διασχειριστικὰ ἐξ ἄλλου γραφεία τῶν πλοίων ἀπασχολοῦν δύο καὶ τρεῖς ὑπαλλήλους διὰ τὸν ἔλεγχον τῶν καταστάσεων αὐτῶν καὶ τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν. Τὸ Ἀπομαχικόν, τούναντίον, Ταμείον, χάρις εἰς τὸ μηχανογραφικόν του σύστημα, ἔχει τὴν εὐέρειαν τῆς κατανομῆς τῶν εἰσφορῶν κατὰ δικαιούχους ὄργανισμούς.

Ο πλοίαρχος θὰ ἥρκειτο — ἂν τὸ ἐφοπλιστικὸν αἴτημα ἐγένετο δεκτὸν — εἰς τὴν κράτησιν ἐνὸς συνολικοῦ ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ μισθῶν ἐκάστου ναυτικοῦ, εἰς ὃ θὰ περιελαμβάνοντο δλαι αἱ εἰσφοραί. Τὸ Ν.Α.Τ. θὰ εἰσέπραττε οὔτω τὸ συνόλον καὶ θὰ τὸ διεχώριε κατὰ δικαιούχον. Θετικὴν οὔτω ὑπερεσίαν θὰ προσέφερε τὸ Ἀπομαχικόν Ταμείον, ἥτις καὶ δεόντως θὰ ἔξετιμάτω ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς πλοιάρχους.

Ίσως ἀντὶ τοῦ ἐνὸς συνολικοῦ ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν μισθῶν, δύο χωριστοὶ ὑπολογισμοὶ θὰ ἔχειαντο: Ὁ εἷς διὰ τὰς εἰσφοράς πρὸς τὸ Ημέσιον (φόρος εἰσοδηματος καὶ Ο.Γ.Α.) καὶ ὁ ἄλλος διὰ τὰς λοιπὰς εἰσφοράς πρὸς τὰ Ταμεία Προνοίας κλπ. Ἄλλ' ἔστω καὶ διὰ τῶν δύο αὐτῶν λογαριασμῶν ἡ κατάστασις θὰ διηκολούντετο. Ο πλοίαρχος θὰ ἔχῃ νὰ ὑπολογιζῇ ἐπὶ δύο κρατήσεων ἀπὸ τὴν μισθοδοσίαν, δχι ὅμως ἐπὶ δέκα, ὅπως τώρα. Ή ἀπλοποίησις, συνεπῶς, τοῦ συστήματος δεδιαιώσεως καὶ εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν ἐπιβάλλεται. Τὸ ἐφοπλιστικὸν αἴτημα εἰναι λογικόν. Οι πλοιάρχοι τὸ προβάλλουν ὡς ἀξιώσιν πλέον. Αδυνατοῦν νὰ βαστάσουν μίαν κατάστασιν, ἥτις ἐπιβάλλει τὴν πρόσληψιν καὶ λογιστοῦ ἐπὶ τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν. Μήπως ἡ σκέψις τῶν ἐδὼν ὄρμοδίων φθάνει μέχρι καὶ τῆς προσδήψεως αὐτῆς;

#### ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

Ως τὸ πρώτον δῆμα διὰ τὴν ούσιαστικὴν θελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ἀπομάχων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, χαρακτηρίζεται ἡ ἀποφασισθείσα ἀναπτυσσαρμογή τῶν παλαιῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἡ αὐξησης ἐκ παραλλήλου τοῦ κατωτάτου ὄριου των. Δεύτερον δῆμα, διὰ τὸ προσεχεῖς, πάντως, μέλλον, θὰ ἀποτελέσῃ ἡ γενικὴ αὐξησης τῶν παλαιῶν καὶ νέων συντάξεων, κατόπιν νέας μελέτης τῆς εἰδικῆς ὑπὸ τὸν καθηγητὴν κ. Στεργιώτην, ἐπιτροπῆς. Κυρία ἐπιδιωξίς τῆς τοιαύτης εὐρείας ἀναθεώρησες τοῦ συνταξιοδοτικοῦ συστήματος τοῦ Ν.Α.Τ. εἰναι ἡ αὐξησης τῶν χαμηλῶν παροχῶν εἰς τὰ ἐπίπεδα ἑκείνων τοῦ Ι.Κ.Α. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι μὲ 14ετή ὑπηρεσίαν καὶ πειρισμένα οἰκογενειακὰ δάρη, ὁ συνταξιούχος τοῦ μεγαλυτέρου ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου τῆς χώρας, λαμβάνει 1.950 δρχ. κατὰ μῆνα, ἐνώ μὲ 15ετή ἐργασίαν — κατὸ τεκμήριον πλέον σκληρῶν καὶ ἐπικίνδυνον — ὁ ησαφαλισμένος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. λαμβάνει καὶ μετὰ τὴν πρόσφατον αὐξησην τοῦ κατωτάτου ὄριου, 750 δρχ. κατὰ μῆνα. Υφίσταται δεδιαιώση σοθαρὰ διαφορὰ εἰς τὸ υψος τῶν ἀσφαλίστρων. Διὰ τὸ ἐργαζόμενον εἰς τὴν ξηράν εἰσπράττει τὸ Ι.Κ.Α. τὸ 25% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀποδοχῶν του, ἐνώ διὰ τὸν ἐργαζόμενον εἰς τὴν θάλασσαν εἰσπράττει τὸ Ν.Α.Τ. τὸ 16%. Ή διαφορὰ αὐτὴ εἰς τὴν πραγματικότητα εἶναι μικρότερα, λόγω τοῦ ὑψηλοτέρου μέσου ἡμερομισθίου τοῦ ναυτικοῦ (ὑπολογίζεται τοῦτο εἰς 100 δραχμάς ἔναντι 50 δρχ. τῶν ἐργαζόμενων εἰς τὴν ξηράν) καὶ ὅμως, ἀνασχετικὴν ἔχει ἐπιδρασιν ἐπὶ τῆς ἔξετιμής τῶν συνταξιοδοτικῶν διὰ τοὺς ναυτικοὺς παροχῶν, τὸ

## ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

# SEKA S.A.

ΚΟΚΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ SEKA C.R.E. ΤΗΛ.: 477.836 ΤΕΛΦ: 172

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

ΕΙΣ

**"ΚΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ" ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ**

ΠΑΝΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ  
ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑ 35.000 ΤΟΝΝΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ:

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ MOBIL INTERNATIONAL OIL CO. ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ  
(HEAVY FUEL, MARINE DIESEL, LUBRICATION OILS).

ΣΥΝΕΧΕΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΣΤΟΚ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ  
ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΡΩ ΕΙΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ:

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

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

μικρότερον ποσοστών της είσφοράς.

Ός ανέφερθη, κατά τάς σχετικάς συζητήσεις είς τὸ συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., ἡ ἀποφασισθείσας ἀναπροσαρμογή τῶν παλαιῶν συντάξεων, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν αὐξήσιν τοῦ κατωτάτου ὄριου, διὰ τὴν ὅποιαν θὰ ἐπιβαρυθῇ τὸ "Ιδρυμα μὲ τὸ ποσὸν τὸν 40 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἔτησίως, καθίσταται συνατῆ μόνον κατόπιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν δύο τελευταίων οἰκονομικῶν χρήσεων, καθ' ἣς ἑστημέθησαν ὑψηλὰ πλεονάσματα, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν νέων δεδομένων διὰ τὴν ἑκμετάλλευσιν καὶ ἀπόδοσιν τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου. Διότι προηγουμένως, μὲ αὐξήσιν τῶν δαπανῶν ἔτησίως κατὰ 8% καὶ αὐξήσιν ἀντιστοίχως τῶν ἐσόδων κατὰ 3%, οἰδάποτε ἐπιβάρυνσις ἐκρίνετο ὡς ὑπόθεσις παρακεκινδυνεύμενή. Οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἑξελίξεως τῶν ἐσόδων τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, εἶναι ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐνδεικτικοί:

1956: 120.304.514 δρ., 1957: 169.184.396 δρ., 1958: 155.699.989, 1959: 152.870.309, 1960: 198.743.673, 1961: 265.696.801, 1962: 299.691.136.

"Ηδη, ἡ ἐπιτροπὴ τῶν εἰδικῶν, ὑπὸ τὸν καθηγητὴν κ. Στεργιώτην, ἀπεφάνθη ὅτι, ἡ αὐξήσις τοῦ κατωτάτου ὄριου κατὰ 125 δρ., καὶ ἡ ἐπιβάρυνσις ἐκ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν παλαιῶν συντάξεων, ὑπολογιζομένη βάσει τοῦ ισχύοντος σήμερον ἀκτοπλοϊκοῦ μισθολογίου, δὲν πρόκειται νὰ ἐπηρέασουν τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τοῦ 'Ιδρυματος, δεδομένου ὅτι ὑφίστονται εὐρέα περιθώρια ἐκ τῶν περισσευμάτων, ἀφ' ἐνός, προβλέπεται δ' ἀφ' ἔτερου προϋόστα μείωσις τῆς ἐκ 40 ἑκατομμυρίων δρ. προσθέτου ἔτησίας δαπάνης διὰ τὰς συντάξεις, λόγω τῆς ἔξδου — ὁ ἀδήριτος νόμος τῆς φθορᾶς — τῶν ἡλικιωμένων δικαιοπορόχων ἐπὶ τῆς συνταξιοδοτήσεως. 'Ἐπι τοῦ παρόντος, θεοῖς, δὲν δύναται νὰ γίνῃ λόγος διὰ τὴν γενικὴν αὐξῆσιν τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπὶ τῇ βάσει ἐνὸς κατωτάτου ὄριου εὐρισκομένου εἰς τὰ ἐπίπεδα ἑκείνων τοῦ I.K.A. Πρέπει νὰ προηγηθῇ ἀναλογιστικὴ μελέτη καὶ εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν θὰ εἶναι αὐτὴ εὐνοϊκή, νὰ ἐπακολουθήσῃ τροποποίησις, ὡς προανεφέρθη, ὀλοκλήρου τοῦ ισχύοντος σήμερον συστήματος ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων.

Παρὰ ταῦτα, παρὰ τὴν ἐπὶ ἐπιστημονικῶν δεδομένων θεμελιουμένην αἰσιοδοξίαν τῶν εἰδικῶν καὶ τῶν διοικούντων τὸ Ν.Α.Τ., δὲν δύνανται, πιστεύομεν, νὰ διασκεδασθοῦν οἱ πολλοὶ καὶ σοθαροὶ ἐνδοισμοὶ διὰ τὴν σταθεράτην ἀνδρὸν τῶν δαπανῶν συνταξιοδοτήσεως τοῦ 'Ιδρυματος. 'Ἡ ἀμεσος καὶ βαθεῖα ἔξαρτησις τῶν οἰκονομικῶν του ἐκ τῆς δραστηριότητος τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας καὶ αὐτῆς πάλιν ἐκ τῶν ἀσταθμήτων πραγμάτων τῆς διεισθνῆς ναυλαγορᾶς, ἐπιβάλλει μεγαλύτεραν περίσκεψιν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ δόλου συνταξιοδοτικοῦ προβλήματος τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν. Τα ἀποθεματικά κεφάλαια τοῦ Ν.Α.Τ., διατηρούμενα πάντοτε εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, δὲν πρέπει νὰ διατίθενται, πέραν ἐνὸς ὄριου, διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἔτησίας δαπάνης πρὸς χορήγησην τῆς νόμημάνων συντάξεων, ἀλλὰ διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀπροσκόπου συνταξιοδοτήσεως εἰς δεδομένην δύσκολον περίστασιν. Καὶ προκειμένου διὰ τὸν ἀσφαλιστικὸν ὄργανον τῶν ναυτικῶν μας, ἡ περίστασις αὐτὴ εἶναι πάντοτε λίαν ἐνδεχομένη. 'Ἄς μη λησμονήται τὸ παρελθόν καὶ δὴ τὸ τόσον πρόσφατον.

### Η ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας μελετᾷ κατ' αὐτάς, τὴν ὑπηρεσιακὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, τὸν διοικητικὸν ἐκσυγχρονισμὸν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν του εἰς προσωπικὸν καὶ τεχνικὸν μέσον, προκειμένου νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς καθημερινῶν πληθυνομένας ἀνάγκας τοῦ ταχέων ἀναπτυσσομένου λιμένος. Διότι, παρὰ τὴν εὔθυνην τῆς ἀστυνομίεως μιᾶς περιοχῆς 300 καὶ πλέον χιλιομέτρων καὶ τὴν πυκνήν καθ' ἔκαστην συναλλαγὴν μὲν ἔτεροκλήτον πλήθος ἐνδιαφερομένων — ἀπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ μέχρι καὶ τοῦ μικροπλήθου — ἡ ὑπηρεσία αὐτὴ ἔχασκολυθεῖ νὰ διατηρῇ τὴν πολαιάν συγκρότησίν της. Παραμένει τὸ Λιμεναρχείον τῶν καλῶν προπολεμικῶν ἡμέρων, ὅτε ἡ λιμενικὴ κίνησις εἰς πλοίο, εἰς ἐπιβάτας καὶ εἰς ἐμπορεύματα, ἀντεπροσώπευε κλάσμα μόνον τῆς σημερινῆς.

Χωρίς, θεοῖς, νὰ προεξοφλήται ἡ ἀμεσος ληψὶς ἀποτελεσματικῶν μέτρων, σημειούται ὅτι ἡ καταρτισθείσας ἔκθεσις διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς λιμενικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Πειραιῶς παρουσιάζει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, ἐπισημαίνουσα τὰς ὑπαρχόντας ἀδυναμίας καὶ προτείνουσα τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν μὲ εύρυτητα καὶ μακράν προπτικήν.

Κατ' ἀρχὴν διαπιστοῦται ἡ ἀνάγκη τῆς ἀριθμητικῆς αὐξήσεως καὶ τῆς ποιητικῆς βελτιώσεως τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Λιμεναρχείου. Δὲν δύναται αὐτὲς στοιχειωδῶς νὰ ἐλεγχθῇ ἡ τάξις εἰς τὸν κεντρικὸν λι-

μένα, εἰς τὰ παραρτήματα αὐτοῦ καὶ εἰς τὰς ἀναπεπταμένας ἀκτὰς τοῦ Σαρωνικοῦ, μὲ ἔνα μικρὸν ὀριθμὸν ἀξιωματικῶν, περιωρισμένην δύναμιν ἀπειρῶν ναυτολιμενοφύλακων καὶ συγκεχυμένας ἐνίστε διοικητικὰς ὀρμοδιότητας. Ἀπαιτεῖται μία δύναμις ἀπὸ 714 ἀξιωματικούς, ὑπατικούς, λιμενοφύλακας, ἀντὶ τῶν 392 στήμερον ὑπερετούντων, προσέτι δέ:

1. 'Η ἀσκητικὴς τῆς ἀστυνομεύσεως ὑπὸ μονίμων κατωτέρων στελέχων, μὲ πλήρη ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν κοινήν. Μόνον οὕτω, θὰ ἀμβλυνθῇ τὸ ὑφος καὶ ὁ ὄξεις τόνος, τὸν ὅποιον ἐμφανίζει ἐνίστε ἡ ἀστυνομικὴ δραστηριότητης τῶν λιμενικῶν ὄργανων, ηπειρικῶν τῶν λιμενικῶν πλέον ἀποτέλεσμα.

2. 'Η ἐνίσχυσις τῆς ὑπηρεσίας διὰ χερσαίων καὶ πλωτῶν μέσων, εἰς τρόπον ὃστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ παρακολούθησις τῆς πολυμόρφου κινήσεως εἰς τὴν εὐρείαν περιοχὴν τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Κ.Α.Π. Χριμάζονται συγκεκριμένως νέα, ταχύπλοας καὶ εὐέλικτα περιπολικὸς σκάφη, διὰ τὴν διάξινην τῆς λαθραλιείας, τοῦ λαθρεμπορίου, τῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν, ὡς καὶ αύτοκίνητα καὶ μοτοσυκλέτας διὰ τὸν ἔλεγχον τῶν κοσμοβριθῶν πλέον ἀκτῶν τοῦ Σαρωνικοῦ.

3. 'Η ὄργανωσις τεσσάρων μεγάλων λιμενικῶν τμημάτων, ἐν εἰδεῖς ὑποδιοικήσεων, διὰ τὴν ἀποκέντρωσιν τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου καὶ τὴν ἀμεσωτέραν ἔξυπηρέτησην τῶν ἀναγκῶν ἀντιστοίχων συμφορημένων ὑπὸ εἰδικῆς μορφῆς κινήσεως, περιοχῶν. Οὕτω προτείνεται ἡ ἐκκατάστασις λιμενικῶν τμημάτων, εἰς τὰ ὅποια θὰ ὑπαχθοῦν τὰ κατά τόπους φυλάκια εἰς Σαλαμίνα, Κερατούνι, Τζελέπη καὶ Γλυφάδα.

4. 'Η ὑπαγωγὴ τοῦ Λιμεναρχείου Λαυρίου καὶ Ἐλευσίνος εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχείον Πειραιῶς, διὰ νὰ ἐνοποιηθῇ διοικητικῶς ὁλόκληρος ἡ περιοχὴ τῶν ὅπτων τοῦ Σαρωνικοῦ.

5. 'Η στενοτέρα συνεργασία, ἀν μὴ καὶ συγχώνευσις, τῶν λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Αργοσαρωνικοῦ μετὰ τοῦ Κ.Α.Π., εἰς τρόπον ὃστε νὰ καθίσταταις εὐχερέστερος ὁ ἔλεγχος καὶ πλέον ἀποτελεσματικὴ ἡ ἔξυπηρέτηση τῆς σημειουμένης ὀγκώδους ἐπιβατικῆς κινήσεως κατὸ τὸ θέρος εἰς τὴν περιοχήν.

Αὐτὰ ὑποδεικνύονται εἰς γενικὰς γραμμάς, διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ πράτου Ἑλληνικοῦ Λιμεναρχείου. Εὔτοχα ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ μέτρα, τῶν ὅποιων δύμας ἡ ἐφαρμογὴ προϋποθέτει ὄχι μόνον καλὴν διάθεσιν, ἀλλὰ καὶ ποιῶν τινὰ ἄνεσιν οἰκονομικήν. 'Οτι δηλοδὴ στερεῖται παντελῶς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας.

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Προτείνεται δι' ἔγγραφον του πρὸς τὴν 'Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν ὁ ναύαρχος - ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Θεοχάρης, τὴν σύστασιν δύο κατ' ἔτος ὑποτροφίων εἰς λιμενικούς διξιωματικούς, ἵνα φοιτήσουν εἰς ὄντωτέρου ἐπιπτέδου εἰδικάς σχολάς τοῦ ἔχωτερικοῦ καὶ πληρέστερον καταρτισθοῦν εἰς τὴν γνώσιν τῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας.

Δέν είναι παράλογος ἡ ἀνωτέρω πρότασις, σσον καὶ ὃν θὰ ἡδύνατο πὸ προβλῆμῃ, ὅτι τὸ Κράτος ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παράσχῃ τὰ μέσα τῆς ἐπιμορφώσεως τῶν ὄργανων του. Διότι ὅμως τὸ Κράτος είναι φειδωλὸν εἰς τοιαύτας παροχάς καὶ διότι ἡ Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην, ὅπως οἱ χειριζόμενοι τὰ ζητήματά της λιμενικοὶ ἔχουν ὄχι μόνον πλήρη τὴν κατανόησιν τῆς ἀποστολῆς των, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀπό υψηλοτέρας σκοπιάς γνῶσιν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως, πέραν τῶν στενῶν γραφειοκρατικῶν καθηκόντων, πρόδηλος είναι ἡ ὀφέλεια καὶ ἡ σκοπιμότης τῆς καθιερώσεως διὰ μίσην ἔστω πεντατέσιον, τοῦ θεσμοῦ τῶν ὑποτροφιών. 'Ο διοικητικός φοεὺς θὰ ἐμπλουτίζεται σούτω μὲ στελέχη ἱκανὰ νὰ ἔξυπηρετήσουν τὴν Ναυτιλίαν, τῆς ὅποιας ὁ κύκλος τῆς δράσεως καὶ αἱ ἀνάγκαι αὐτῆς ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπτέδου, ἔχουν μεγάλως διευρυθῆ.

Καὶ ζητεῖται ὅπτε τὴν 'Ενωσιν τῶν Εφοπλιστῶν, ὅπως συμβάλλῃ καὶ ἡ ἐφοπλιστικὸς παράγων εἰς τὴν σύστασιν τοῦ σχετικοῦ Κεφαλαίου Μετεκπαίδευσεως, περιωρισμένου, πάντως, ἐντὸς τῶν ὄριων τῶν δαπανῶν δύο κατ' ἔτος καὶ ἐπὶ ἔτος μετεκπαίδευσιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, τῆς ὅποιας ὁ κύκλος τῆς δράσεως καὶ αἱ αὐτῆς ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπτέδου.

'Ἄξιζει νὰ μελετῇ ἡ πρότασις τοῦ κ. Θεοχάρη. Συμφέρον ἔχει ἡ Ναυτιλία νὰ προελθῃ ἀρχῶς. Τὰ καλύτερα στελέχη τῆς Διοικήσεως σημαίνουν καὶ ὀμαλωτέρων κατάστασιν σχέσεων πλοίου, ἐργαζομένων καὶ Κράτους, περισσότερων κατανόησιν καὶ ἀντιμετώπισιν τοῦ τόσου εὔπαθοῦς ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος.

## D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21 TALAAT HARB STR.

P. O. B. 1746

PORT - SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P. O. B. 55

PORT - TEWFICK

(SUEZ)

RASHED STR

P. O. B. 9

CAIRO

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX."

### ΑΠΟΤΥΧΙΑ ΟΙΚΤΡΑ

Κυριολεκτικώς, είς τὴν ἵλιν τοῦ 'Ιλισοῦ, ὡς ἀποδεικνύεται τώρα, ἀπέρριψεν ὁ Ο.Λ.Π. τὰ εἰκοσιδύο ἑκατομμύρια διά τὸ Φαληρικὸν Δέλτα. "Ἐν μόνον ἔτος ἀπὸ τῶν ἐγκαίνιων του, αὐτὸ τὸ τόσον διαφῆμισθὲν νέον «λιμενικὸν κύτταρον» κατέστη τελείως ἄχρηστον. "Οχι ὑπερωκεάνιον ἢ ἐπιβατηγόν, ἀλλ' οὔτε δενζινάκτος, συνήθης «λάντσια», δὲ δύναται νὰ εἰσπλευσῃ ἀκινδύνως καὶ νὰ παρασάλῃ εἰς τὸν προβλῆτα του. Προσεχώθη, ἐκτίσθη σχεδὸν ὅπὸ τὰς φερτὰς ὑλὰς τῶν δύο ποταμῶν, ὀδόληρος ὁ βυθὸς του. Οὐδεμίαν, ὡς ἐκ τούτου, ὑπηρεσίαν δύναται πάλεον νὰ προσφέρῃ ὡς λιμῆνος τὸ Φαληρικὸν Δέλτα. Οἱ ἐπιβάται τῶν ὑπερωκεάνιων, τὰ ὅποια παραμένουν εἰς τὸν φαληρικὸν ὄρμον, ἔξυπηρετούνται διὰ τοῦ προβλῆτος τῆς Φρεαττύδος, εἰς τὸν ὅποιον καὶ θὰ ἀποβιβασθοῦν αἱ δύο χιλιάδες τουρίσται οἱ ἀφίκονται μεθαύριον διὰ τοῦ ὑπερωκεάνιου «Καρόνια». Τὸ λιμεναρχεῖον ἔθεωρησεν ἐπικίνδυνον τὴν ἀποβίβασίν των διὰ δενζινακτῶν εἰς τὸ Δέλτα, τὸ ὅποιον σημειωτέον, διὰ τὰς περιπτώσεις τῆς ἀφίξεως μεγάλως ὁμάδων τουριστῶν, ἔθεωρείτο ίδεωδες «σημείον ὑποδοχῆς», λόγω τῆς ἀμέσου γειτνιάσεως του μετὸ τῆς πρωτευόντων.

Παρὸ ταῦτα, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν φαίνεται νὰ ἔχουν ἐπηρεασθῆ ἀπὸ αὐτὴν τὴν οἰκτρὰν ἀποτυχίαν. "Ισως διότι πιστεύουν, ὅτι ἀποτυγχάνοντες εἰς τὴν δημιουργίαν λιμένων, δύνανται νὰ κατασκευάζουν πάρκα, δενδροστοιχίας, μπάρ καὶ ἐστιατόρια, δοπανόντες τὰ πολύτιμα κεφάλαια τὰ προοριζόμενα διὰ τὴν πραγματικὴν λιμενικὴν ἀνασυγκρότησιν. Ζήτημα, πιθανώς, στενῆς ἡ εὑρείας ἀντιλήψεως περὶ καθήκοντος.

### ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Μᾶς ὑποδεικνύονται αἱ κατωτέρω παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν ὄσων σχετικῶν μὲ τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν του πειραιϊκού λιμένος ἔγραφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας:

1. Εἰς τὰ γενικὰ ἐμπορεύματα, τὰ φορτοεκφορτωθέντα, κατὰ τὸ 1962, μέσω τοῦ κεντρικοῦ λιμένος Πειραιῶς, (ἄτινα καὶ ἀποτελοῦν τὸ ἀποδοτικότερον τμῆμα τῆς κινησεως), παρεπτρήθη αὐξῆσις ἔναντι τοῦ 1961, 155.000 τόννων (ποσοστὸν + 9,43%). "Ἐπίσης αὐξῆσις 12.500 τόννων παρεπτρήθη καὶ εἰς τὴν ξυλείαν (ποσοστὸν + 13,30%).

2. Σημειωθεῖσα μικρὰ μείωσις εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τῶν σιτηρῶν καὶ τῶν στερεῶν καυσίμων ὄφειλεται, διὰ μὲν τὰ πρώτα εἰς τὴν σχετικὴν ἐπάρκειαν τοῦ ἔγχωρίου σίτου, εἰς δὲ τὰ δεύτερα εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τείνει νὰ παύσῃ ἡ χρήση αὐτῶν, ἀντικατασταθέντων, κατὰ μέγα μέρος, διὰ τῶν ὑγρῶν καυσίμων.

3. Τὰ διὰ τοῦ λιμένος Ἐλευσίνος φορτοεκφορτωνόμενα ἐμπορεύματα, δὲν ἐτράπησαν εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς κόστους, ἀλλὰ διότι τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα εἶναι τοιμέντα καὶ διάφοροι πρώται ὑλαι τῶν ἐκεῖ ἐγκατεστημένων βιομηχανιῶν καὶ θὰ ἡτο παράλογον νὰ φορτοεκφορτώνωνται διὰ τοῦ Πειραιῶς. Παρὰ ταῦτα, ὑπάρχουν καὶ περιπτώσεις καθ' ἃς πρώται ὑλαι ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, προοριζόμεναι δι' ἐργοστάσια εύρισκομενα εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐλευσίνος, ἔξεφορτωθέσαν, μέσω τοῦ λιμένος Πειραιῶς, καὶ μετεφέρθησαν, ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὸν προορισμὸν των δόκιων.

4. Καὶ ἐπὶ τῶν πετρελαιοειδῶν εἰσπράττονται ύπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. δικαιώματα χρήσεως προκυμαίας.

5. Γενομένη σχετικὴ ἀναπτροσαρμογὴ εἰς τὰ λιμενικὰ δικαιώματα ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1961, ἐκριθῇ ἀπαραίτητος, διότι ταῦτα ἡσαν λίαν χωρία.

"Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ κόστος τοῦ λιμένος Πειραιῶς, παρὰ τὸ δύσκολον τῆς συγκρίσεως, λόγω τῆς ιδιομορφίας τῶν λιμενικῶν ἐργασιῶν καὶ τῆς διαφορᾶς τῶν ὑφισταμένων εἰς ἑκαστον λιμένα συνθηκῶν, παρασένει, ἐν τούτοις, κατὰ πολὺ χαμηλότερον (ἰδίως εἰς τὰ φορτοεκφορτωτικά) τῶν πλείστων μεσογειακῶν λιμένων, καθ' ὅμολογίαν τῶν συναλλασσόμενών.

Δὲν πρόκειται, θεοῖς, τὰ ἀνωτέρω νὰ ἀλλοιώσουν τὰς ιδικάς μας παρατηρήσεις. Εἴναι γεγονός ἀναμφισθήτητον, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ λιμένος ἐπιδεικνύει ρυθμὸν αὐξῆσεως ἐπιβραδυνόμενον, δότις καὶ πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχῇ. Πρόσφατοι ἀριθμοὶ τοῦ σ' ἔξαμηνον τοῦ τρ. ἔτους τὴν στασιμότητα ἐπιβεδαινούν. Καὶ ἡ στασιμότης, καθ' ἡμᾶς, σημαίνει ὑποχώρησιν, ὅταν μάλιστα ἡ κίνησις διὰ τοῦ ὄρμου τῆς Ἐλευσίνος ἐμφανίζει θετικὴν αὐξῆσιν 6 - 8% ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος.

Λαμβάνομεν, πάντως, ὑπὸ σφίν μας τὰς ἐπὶ τῆς κινησεως ἀνωτέρω παρατηρήσεις. Θὰ μᾶς δοθῇ ἡ εὐκαιρία νὰ συζητήσωμεν καὶ πάλιν τὰ τοῦ λιμένος.

### ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

### ΣΥΡΟΣ

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

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24.329

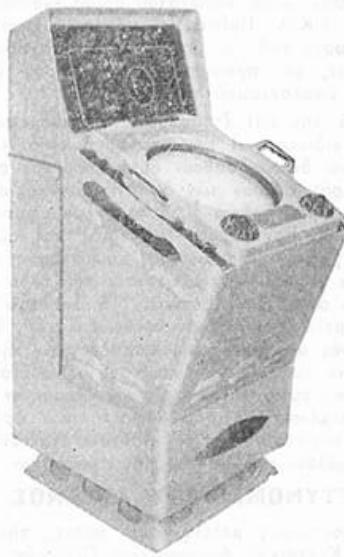
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

## DECCA X BAND MARINE RADAR

THE

D 11  
SERIES

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



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

### S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF  
MARINE RADAR IN THE WORLD

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

# ΑΠΕΒΙΩΣΕΝ Ο ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

Εις τὸν κ. Δ. Ποταμιάνον, ἐπίλεκτον παλαιόν συγεργάτην τοῦ ἀειφύνστου Νικόλαου Λυκιαρδοπούλου, ἔλαχεν ἐπὶ τῷ θανάτῳ τοῦ ἡ τιμὴ τῆς προδολής τῆς προσωπικότητος καὶ τοῦ ἔργου τοῦ πρυτάνεως, ἀλλὰ καὶ τοῦ Νέστορος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὴν γενερολογίαν.

Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» παραμένει, πάντως, ἡ ὑποχρέωσις γὰρ συνοδεύσουν καὶ αὐτά δι' ὀλίγων τὸν ἀλληλιόγητον σεβαστὸν φίλον τῶν μέχρι τῆς τελευταίας του κατοικίας.

Ἡ μαρά του ζωῆς, ἡ τέσσαραν ἀκτινοδούσια, περιέλειπεν ἐν ὅλῃ τῆς τῇ ἐπιδολῇ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἀνάταξιν μᾶς διοκήσαντον 100ετίας!

Ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος δὲν ἦτο διεθνοῦς μόνον προδολῆς, ὁ παγκοίνου ἀκτινήσεως καὶ ὑποδειγματικῆς ἐν παντὶ καὶ πάντοτε σταδιοδρομίας ἐφοπλιστής. Δὲν προσέδεπεν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς καὶ μόνον σκοπιᾶς καὶ τοῦ ἀμέσου ἐπιχειρηματικοῦ του συμφέροντος. Ἡτο διαδικτικός, ὁ προδαδίζων εἰς τὴν κατανήσην τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος, ὁ ἐνστερνιζόμενος τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἐν τῷ συνόλῳ τῆς, ὁ παθιαγόριενος, κυριολεκτούμεν, διὰ κάθε πρόσδοτον αὐτοῦ, ὁ βαθύτατα πιστεύων, παρὰ τὰς ἀντιξότητας, εἰς τὴν αὔριον τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ, ὁ ἀγαπῶν τὸν γαύτην — γαύτης ἦτο καὶ αὐτὸς — ὡς τὸν ἄμεσον συγεργάτην τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ὁ παρακολουθῶν ἐγγύτατα μέχρι καὶ τῶν τελευταίων του ἡμερῶν — δὲν τοῦ ἀπέλιπε ποτὲ ἡ δικύγια τῆς σκέψεως — δ.τ. τὸ θαυμαστὸν ἐδημούργηε ὁ παλιός τῆς δραστηριότητος τοῦ "Ἐλληνος" εἰς τὸ θαλάσσια ἔργα.

Καὶ ἔγιναμεν μὲν τὸν πολύλαχυστον πρεσβύτην τὰ γεγονότα τῆς τελευταίας 30ετίας, ἡ ἐπὶ τῶν ὑποίων ἀναπτυχθεῖσα δραστηριότητος του ἐπισφραγίζει τὴν προσήλωσίν του πρὸς τὸ καθήκον ἔναντι τῆς Ναυτιλίας. Εἰς σπιγμάτικούς διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν συγχήνην καὶ συνεργασίαν τῶν παραγόντων αὐτῆς ἀνέλαβε, παρακληθεῖς, τὴν Προεδρίαν τῆς Ἐνώπευσης τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, μὲ

ἀντιπρόσδρομον τὸν κ. Ἀνδρεάδην.

Καὶ προσέδωκεν ὁ Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος ζεύδωρον πυοτὴν ἀναδημιουργίας καὶ ὅρθις κατευθύνσεις διὰ τὴν ἀποφασιστικὴν ἀντιμετώπισιν τῶν μεταπολεμικῶν προδημάτων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Η ἐπιδολή τῆς πρωτικότητός του, ἡ ἀδιάδλητος, ἡ σεβαστὴ εἰς ὅλους σκέψεις του, ἡ γνῶσις ἡ βαθεῖα τῶν ζητημάτων ἔφεραν τὰ καλὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν ἀναληψίσαν προσπάθειαν τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ κακοῦ παρελθόντος. "Ο.τι τὸ ἐποικοδομητικὸν τότε ἐπετεύχθη, ὑπῆρξε πράγματι τὸ θεμέλιον τῆς μετά τινα χρόνου ἀρχικένης, θετικῆς πλέον, ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. "Ολα τὰ προσκόμιατα καὶ αἱ διαφοραὶ μὲ τὸ Κράτος καὶ τὸν γνωτεργατικὸν παράγοντα ἥρθησαν, αἱ προκαταλήψεις διελθήσαν. Διὰ πρώτην φοράν, παρὰ τὰς στενοκεφάλους ἀντιδράσεις ὥρισμένων ἀτόμων, ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ὁ ναυτεργάτης συνήθουν ἐπὶ τὸ αὐτὸν καὶ συγεζήτησαν ἐν πνεύματι ἀμοιβαίου συμφέροντος τὰ ζητήματά των. Ἐχρεάσθησαν μακραῖ, πολύτιμοι, ὀλογύετοις συζητήσεις. Προσήδρευεν αὐτῷ ὁ Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος. Καὶ ὅταν παρεχώρει τὴν θέσιν του μὲ τὸν ἀντιπρόσδρομο κ. Ἀνδρεάδην, παρηκολούθει τὰς συζητήσεις

καὶ διηγούσθυε διὰ τῶν στοχαστικῶν του παρεμβάσεων τὴν συνεννόησιν. Διὰ πρώτην φοράν ἐγγένειας καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία τὴν συλλογικὴν σύμβασιν ἐργασίας — προϊόν ἀδιάστου τῶν δύο μερῶν θελήσεως — χωρὶς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν.

Καὶ προσαρμόζεται κατὰ τὴν δεκαετή προεδρίαν τοῦ ἀειφύνστου Λυκιαρδόπουλου ἡ περὶ τὴν Ναυτιλίαν νομοθεσία, ἡ φορολογικὴ, ἡ διοικητικὴ, ἀφοῦ ἔξεκαθαρίσθησαν ὅλαι: αἱ κατὰ τὸν πόλεμον συσταρευθεῖσαι διαφοραὶ μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Δημοσίου, διὰ γὰρ φθάσιμεν εἰς τὸ ἥμισυ 13 τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερον. Πιστορικὴ ἡ περίοδος ἐκείνη διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Κάποτε διαχρονικός αὐτῆς θὰ σταθῇ πρὸ τῶν ἐπιτευγμάτων τῆς δεκαετίας (1950 - 1960) διὰ γὰρ ἀποτίσης φόρον τιμῆς καὶ εὐγνωμοσύνης εἰς τοὺς πρωτοστατήσαντας, εἰς τὸν Νικόλαο Λυκιαρδόπουλον.

Ἀνεξίτηλοι θὰ παραμείνουν αἱ ἀναμνήσεις τῶν ἡμερῶν ἐκείνων δι' ὅσους τὰς ἔγησαν παρὰ τὸν γένιοντας καὶ πείρας Πρόεδρον τῆς Ἐνώπευσης τῶν Ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὴν σκέψιν καὶ τὰς ἐνεργείας τοῦ Νικόλαου Λυκιαρδόπουλου ἡτανούσιοι πάντοτε τὸ ἀδόλον ἡθος, τὸ βαθὺ πατριωτικὸν αἰσθημα τοῦ "Ἐλληνος" καὶ ἡ ἀπροκτάληπτος, ἐκτὸς κάθε ταξικοῦ συμφέροντος προδολή τῶν περὶ τὸ πλοῖον ζητημάτων. Γνώμων τὸ γενικότερον συμφέρον τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Παρὰ τὸν φόρτον τῶν πολλῶν δεκαετηρίδων, οὐδὲ πρὸς στιγμὴν διέπονεν ὁ ἀκλιπών πρεσβύτης τὴν ἐπαφήν του μὲ τὴν ζωὴν τῆς Ναυτιλίας. Ἐπὶ παντὸς ἦτο ἐνημερωμένος. Ήρέσκετο μὲ τὸ χαρίεν, τὸ θυμόσσοφον πνεῦμα του γὰρ σχολιάζει τὰ γεγονότα τῆς ἡμέρας, γὰρ τὰ χαρακτηρίζει καὶ γὰρ ἀποκαλύπτει εἰς αὐτὰ πτυχὰς ἰδιαιτέρως προσοχῆς.

Ποσάκις δὲν ἐπεχειρήθη ἀπὸ τοὺς φίλους του ἡ συγκέντρωσις τῶν ὅσων ἀφγείτο ὁ αἰωνόδιος Λυκιαρδόπουλος διὰ τὴν ζωὴν τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ! Η μετριοφροσύνη του τὸν παρημπόδιζε γὰρ παύσαντας ἐν σύνολον τῶν ἀναμνήσεων του. Κρίμα. Η ἀπέρχοντος μημή τοῦ γηραιοῦ Πρυτάνεως τῆς Ναυτιλίας μας θὰ ἦτο πολύτιμον ὄλικον διὰ τὸν μέλλοντα κάποτε γὰρ ἴστορήσῃ αὐτὴν τὴν λιγιγιώδη κατάκτησιν τοῦ πόντου ἀπὸ τὸν "Ἐλληνα.

Ο πλοῦτος δὲν ἥλλοισε τὸν χαρακτήρα τοῦ γηραιοῦ γαύτου, σύτε καὶ τὴν ζωὴν του μετέβαλε. Τὸν διέκρινεν ἡ σεμιθήης. "Εμείς ξένοις πρὸς τὴν ἐπίδειξιν, πρὸς τὴν προκλητικήν προδολήν. Ήτο μέχρι τέλους τῆς ζωῆς του ὁ Καλετάνης Νικόλαος καὶ ἡρέσκετο γὰρ ἀκούγει τὸν τίτλον τοῦ "Καπετάνιου". Ύπερηφανεύετο δι' αὐτόν.

Μὲ τὸν θάνατον τοῦ Νικόλαου Λυκιαρδόπουλου χάνουν καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔνα ἀκλεπτὸν συνεργάτην, ἔνα ἀπὸ τοὺς πιστότερους ἀναγγώστας των. Χάνουν τὸν εἰλικρινῆ φίλον. Ἀνάτασις ψυχική ἡ ἐπίσκεψις παρ' αὐτῷ. Ήπιτινούσσοις ὁ στοχαστός του. Κατέπληγτεν ἡ ἐνημέρωσί του. Τὰ πάντα διεπυνθάνετο. Συχνὰ κατήρχετο εἰς τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά, διὰ γὰρ θαυμάση τὸ ἐκεῖ ἀπιτελούμενον ἔργον. Τελευταῖς συνεχάρη δι' ἐπιστολῆς του τὸν κ. Νιάρχον. Ἐπεσκέπτετο τὸν Πειραιᾶ — τὴν ἀρχικήν έδραν τῶν ἐπιχειρήσεων του — διὰ γὰρ ἵδη τὰ νέα λιμενικὰ ἔργα, καὶ ἀξίαν γὰρ τὰ ἀκτινήση. "Εσχον καὶ



τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὴν τιμήν τῆς ἐπισκέψεως τοῦ γηραιοῦ τῶν φίλου εἰς τὰς νέας τῶν ἐγκαταστάσεις. Παρηκολούθει καὶ ἔχειρε διὰ τὴν πρόδοδον τοῦ τόπου μας. Ἀκράδαντος ἡ πίστις διὰ τὸ μέλλον του. Ήδυχησε νὰ ἔσῃ ὁ ἑκατόπολης ἐφοπλιστής ἐκπληρουμένης εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ἐπιδιώξεις κάθε ἀγωνιστοῦ τῆς ζωῆς. Φένγων καταλείπει ἔνα σηνορια σεπτὸν καὶ μίαν αὐληρονομίαν πράξεων ἀγαθῶν. "Ολοὶ θὰ τὸν ἐνθυμοῦνται. Κατήγασε μὲ τὴν τιμίαν, τὴν φωτεινὴν σκέψιν του τὸ ἑλληνικὸν στερέωμα, ἐπὶ δεκατητηρίας πολλάς. Ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος δὲν ἔτοι τὸ μετέωρον διὰ τὸν ναυτιλιακὸν μας κόσμον. "Πτο ὁ ἀστήρ πρώτου μεγέθους, μὲ τὴν σταθεράν, τὴν ἰσχυράν ἀκτινοδολίαν, διτις ἐφώτιζε καὶ κατηρύθυνε τὸν "Ἐλληνα ναυτίλου εἰς τὴν ἐθνωφελή του ἀποστολήν.

Φόρον τιμῆς πρὸς τὸν ἑκατόπολην πρεσβύτην ἀποτίουν καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Τὰ θεριμά τῶν δὲ συλλυπητήρια ἀπευθύνουν πρὸς τὴν ἀξιότιμον οἰκογένειάν του.

Δ. Ν. Κ.

## Η ΖΩΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

Τὴν 16ην Ιουλίου ἔ.ξ. ἀπεβίωσεν ἐν Ἀθήναις ὁ Νικ. Δ. Λυκιαρδόπουλος, ὁ πρώτος εἰς ἀρχαιτητα καὶ τελευταῖς ἐπιζήσας ἐκπρόσωπος τῆς παλαιᾶς ἐφοπλιστικῆς γενεᾶς, τῆς ὅποιας ἡ δράσης ἥρχισεν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἰώνος. Γεννηθεὶς τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1866, προσῆγγισε τὰ ἑκατὸν ἔτη μετῆς καὶ γονίου ζωῆς, κοινῷς ἀναγγωριζόμενος ως «ὁ Πατριάρχης τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας».

Ἀνήκων ὅδος εἰς οἰκογένειαν τῆς Κεφαλληνίας, ἐγγραφεῖσαν εἰς τὴν χρυσῆν Βίδλον τὸν εὐγενῶν ἐπὶ Βενετοκρατίας, τῆς ὅποιας γόνοι ἀπὸ τεσσάρων καὶ πλέον αἰώνων διέπρεψαν ὡς ἀνάτεροι ἀληρυκοί καὶ ἀθναίκοι ἀγωνισταὶ κατὰ τὰς ἑλληνικὰς ἐπαναστάσεις τοῦ 1770, τοῦ 1821 καὶ κατὰ τὸν βιζαντινὸν ὄγκων τῆς Ἐπτανήσου, ἀφοῦ ἔξειριθε τὰ πρώτα γράμματα εἰς τὸ Δημοτικὸν Σχολεῖον τοῦ χωρίου του Κεραμειῶν καὶ τὸ Σχολαρχεῖον Πεσσάδων, δεκατετραετῆς τὴν ἡπειρίαν, κατὰ τὸ 1880, ἔφθισεν εἰς Κωνικὸν πολιν, ἵνα, ὅπὸ κηδεμόνων τὸν θείον του πλοίορχον Φώτην Λυκιαρδόπουλον, ἀπιδοθῇ εἰς τὸ νυκτικὸν ἐπάγγελμα. Διηγήθη ὁ ἔδιος πρὸ ἑποὺ τῶν στηλῶν τούτων, τῶν τόσων εἰς αὐτὸν προσφιλῶν, τὰ τοῦ πρώτου ταξιδίου του καὶ τὸ γερονῆς τῆς συναντήσεως ὑπὸ τοῦ ἴστιοφόρου, ἐφ' οὐ ἐπέβινε, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν του πλοιοῦ ἀπὸ Κεφαλληνίας εἰς Κωνικόν πολιν, πολλῷ μὲν ἴστιοφόρων, ἀλλ' ἔνδεις καὶ μόνου ἀτμοπλοίου, τὸ ὅποιον μὲ ἐνδιαφέρον ἐν συναγερμῷ περιειργάζοντο οἱ ναυτικοί του ἴστιοφόρου, ὡς νέον καὶ ἀσύνθετος μέσον ναυσιπλοίας.

"Ηρχετε τὴν σταδιοδορίαν του ὡς ναυτόπαιξ εἰς τὸ ἴστιοφόρον «ΕΙΤΥΧΙΑ» τοῦ καραβούρη Βυζάντη καὶ βαθμιαίως ἔξειλιχθη εἰς πλοίορχον καὶ ἐφοπλιστήν. Ἀρχικῶς ἐγκατεστάθη εἰς Κωνικόν πολιν, βραδύτερον, κατὰ τὸ 1901, εἰς τὸν Πειραιά, κατόπιν εἰς Λούδιον καὶ τέλος, ἀπὸ τοῦ 1931, εἰς Ἀθήνας. Πνεῦμα εὑρύ, μὲ ὁζεῖται διαίσθησιν, παρακολουθῶν τὰς οἰκογομικὰ φωνήμενα ἐν τῷ γίγνεσθαι καὶ προδέπιον τὰς συνεπείας των, ἀντελήθητη ἐκ τῶν πρώτων, διτις τὸ ἴστιοφόρον θὰ ἔξειπται ὑπὸ τῶν ἀτμοπλοίων καὶ προσηρμόσθη ταχέως πρὸς τὴν ἀνάγκην ἐκμεταλλεύσεως τοιωτῶν καὶ μάλιστα καινούργων, παρὰ τὴν τότε κρατούσαν συνήθειαν ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων.

Κατὰ τὸ 1897 ἤγόρασε τὸ πρώτον πλοίον του «ΕΛΕΝΗ ΜΗΛΑ»

καὶ κατὰ τὸ 1900 τὸ α) π «ΦΩΤΗΣ». Ἀμφοτέρων ὀνέλασεν αὐτοπροσώπως τὴν πλοιαρχίαν.

Πρὸ τοῦ 1914 εἶχε προδῆ εἰς τὴν ναυπήγησιν δι' ἴδιου λογαριασμὸν τριῶν σκαφῶν. Ισάριθμα τούτων ἀπόλετε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Περὶ τὸ πέρας τούτου ἔδρυσε μετ' ἄλλων κεφαλαιούχων τὴν Τράπεζαν Πειραιῶς Α.Ε. καὶ τὰς Γενικὰς Ἀσφαλείας τῆς Ἑλλάδος Α.Ε., κατὰ δὲ τὸ 1930 τὴν Ἀγώνυμον Κεφαλληνιακὴν Ναυτικὴν Ἐταιρίαν. Εύρισκομενος ἐν Ἀθήναις μετὰ τὸ πέρας τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου καὶ διαμένων εἰς τὸ ξενοδοχεῖον Μεγ. Βρεταννίας, ἐδυσφόρει μὴ δυνάμενος νὰ λαμβάνῃ κατ' ἀρέσκειαν λουτρόν, ἐλειτέψεις θάρατος, καὶ διέβλεπε στασιμότητα εἰς τὴν ἔξελλιξιν τῶν Ἀθηνῶν χωρίς τὴν λύσιν τοῦ προδόληματος τῆς ζωῆς τούτων μετεκάλεσεν δι' ἀδρᾶς δαπάνης, κατὰ τὸ 1920, ἐξ Ἀμερικῆς εἰδίκοντος μηχανικούς κύρους μετὰ συνεργείου τεχνικῶν, οἱ δόποιοι ἔξεπόνησαν τὴν πρώτην σοδαρὸν μελέτην ὑδρεύσεως τῶν Ἀθηνῶν ἐκ τῶν ὑδάτων του Βοιωτικοῦ Κηφισοῦ διὰ συρροῆς καὶ ἐναποθηκεύσεως των εἰς τὸν Χάραδρον τοῦ Μαραθῶνος, μετατρεπομένου εἰς τεχνητὴν λίμνην διὰ κατασκευῆς φράγματος. Χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐνθουσιασμοῦ μετὰ τοῦ δόποιον ὁ μετατάξις ἀνέλασθε νὰ δικτυάσῃ καὶ ἐργασθῇ διὰ τὴν λύσιν τοῦ ζωτικωτέρου τότε προδόληματος τῶν Ἀθηνῶν εἶναι, διτις αὐτοπροσώπως παρηκολούθησεν ἐπιτοπίως τὰς ἐργασίας τοῦ συνεργείου ἀπὸ τῶν πηγῶν του Κηφισοῦ εἰς ἄνω Σουδάλαιαν τοῦ Παρνασσοῦ μέχρι τῶν ἐκδολῶν του. Η ἀπακολουθήσασκα Μικρασιατικὴ ἐκστρατεία, ἡ ἐπισφραγίσθεισα μὲ τὴν θυτικὴν συμφοράν τῆς ἡττῆς καὶ τὴν ἐκρίωσιν τοῦ πέραν τοῦ Αιγαίου Ἐλληνικού, συνετέλεσεν εἰς τὴν ἀναδολὴν τῆς ἐκτελέσεως τοῦ μεγαλεπηδόλου ἔργου, διπερ βραδύτερον ἀνελήθη ὑπὸ τῆς Ἐταιρίας Οὐλεν καὶ μερικῶς μόνον ἔξετελέσθη, καταδληθείσης δονομαστικῆς ἀποζημιώσεως (λόγῳ τῆς πτώσεως τῆς ἀξίας τῆς δραχμῆς) εἰς τὸν δημίον N. Δ. Λυκιαρδόπουλου διὰ τὴν πρώτην ἀπογοηθείσαν μελέτην.

Κατὰ τὸ 1934 ἔξελέγη παμφηφεῖ Γερουσιαστής ὑπὸ τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τῆς ὅποιας ὑπῆρξεν ἐκ τῶν διρυτῶν.

Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἔχθρικῆς τῆς Ἑλλάδος κατοχῆς παρέμεινεν ἐν Ἀθήναις, συνεχῶς παρενοχλούμενος καὶ διατρέχον τοὺς κοινούς κινδύνους, ἀλλὰ καὶ πάντοτε αἰτιοδοξῶν διὰ τὴν συμμαχικὴν νίκην καὶ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς χώρας. Ἀμεσον κίνδυνον διέτρεξε κατὰ τὸ κομμουνιστικὸν κίνηται τοῦ Δεκεμβρίου 1944. Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1950, διετέλεσε Πρόεδρος τοῦ Διοικ. Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ δεκατηταῖαν, διτε λόγῳ προκεχωρημένου γήρατος, δὲν ἔδειχθη ὑποδολήν υποψήφιοτητος διὰ τὸ προσδρικὸν ἀξίωμα καὶ ἀνεκηρύχθη παμφηφεῖ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελέύσεως τῆς Ἐνώσεως Ἐπίτιμος Πρόεδρος ταύτης.

Ὦ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ τότε Ἀντιπροέδρου Καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ανδρεάδη διηρέθησεν τὰς ἐργασίας τῆς μὲ συνείδησιν εὐθύνης ἔναττη τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀλλὰ καὶ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, ἐπισημανούντες λόγω καὶ ἔργω, εἰς κάθε περίστασιν τὴν ἀνάγκην τῆς συνεργασίας Κράτους, Ἐφοπλισμοῦ καὶ Ναυτεργατῶν διὰ τὴν προσγράψην τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας. Ἐπὶ τῆς πρώτης Προεδρίας του ὑπε-

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

SEATTLE STEVEDORE Co.      BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.29 BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y.      GEORGE CARRAS Inc.      Cables: CARRASBRO

TEAMED WITH

•

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

General Agents:

γράφη ή πρώτη μεταπολεμική, άπό 3 Μαρτίου 1951, Συλλογική Σύμβασης ναυτικής έργασίας και έδημοτοις θηρίοις ο νόμος 1752) 1951 «περὶ ναυτικῆς ἔργασίας», ο ίδιος ύπηρξε προτέρω πολυμήνων διαπραγματεύσεων μεταξύ τῶν ἐκπροσώπων τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν και τῆς Ναυτικῆς Ομοσπονδίας. Ή ἐν λόγῳ συλλογική σύμβασις και ο νόμος 1752) 1951 ἀπετέλεσαν σταθμὸν εἰς τὴν φιλικὴν ρύθμισιν τῶν σχέσεων ἐφοπλιστῶν και ναυτεργατῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀρχῶν τῆς καλῆς πίστεως και ἐδημιούργησαν «προηγούμενον», πρὸ τοῦ ὅποιου ἔκπτοτε ἔξομαλύνονται δι' ἀμοιβαίων ύποχωρήσεων και μεταξύ τῶν δύο τάξεων διαφοραῖς, ως πρὸς τὴν ρύθμισιν τῶν ἐκτέρωθεν δικαιωμάτων και ύποχρεώσεων. Ἐπὶ τῆς προεδρίας του ἐνομοθετήθη ἡ ἐπὶ λογικῆς βάσεως φορολογία τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων (N. 1880) 1951) και ύπηρχησαν τὰ πλοῖα ἐλληνικῶν συμφερόντων εἰς τὸ καθεστώς του νόμου 2687) 1953 «περὶ ἐπεγδύσεως και προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ». Τὸ τελευταῖον τοῦτο νομοθετικὸν μέτρον εἶχεν, ως γνωστόν, ως συγέπειαν τὴν ἀθρόου μεταφορὰν τῶν πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ἔνεγκης σημαίας εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Τέλος ἐπὶ τῆς προεδρίας του ἐγένετο ἡ ἀγορὰ τοῦ ἐπὶ τῆς δόσης Μητροπόλεως 42 μεγάρου πρὸς στέγασιν τῶν Γραφείων τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Κατὰ τὸ 1954, μετὰ τὴν καταστροφὴν ἐκ τῶν σεισμῶν τῶν πόλεων και χωρίων τῆς Κεφαλληνίας, ἀνήγειρε τὸ Βρεφοκομεῖον Ἀργοστολίου και τὴν ἐκκλησίαν τοῦ Ἀγίου Νικολάου του χωρίου Κεραμειά.

Νυμφευθεὶς εἰς γεαράν ἥλικιαν, κατὰ τὸ 1890, τὴν Αἰκατερίνην Π. Ροσσολίου, μικρανεψιάν τῶν ἔθνικῶν εὐεργετῶν ἀδελφῶν Βαλλιάνων, συνέζησε μετ' αὐτῆς ἀρμονικῶς ἐπὶ 69 ἔτη, ἀποκτήσας ἐκ τοῦ γάμου του δύο υἱούς, τοὺς ι.α. Παναγῆν και Γεράσιμον Λυκιαρδόπουλον, οι ὅποιοι, ἐγωρίς κειραφετηθέντες, ἰδρυσαν πρὸ τεσσαρακονταετίας ἐν Λογδίνῳ τὸ εὐφήμιον γνωστὸν Ναυτικὸν Γραφεῖον Lykiardopulo & Co. Ltd.

Θυγήσκων ἀφῆκε, πλὴν τῶν δύο υἱῶν του, ἐγγόνους και δισεγγόνους, τοὺς ὅποιους γνήτυχησε γὰρ ἵδη «κύκλῳ τῆς τραπέζης αὐτοῦ, ὡς νεόφυτα ἐλαῖῳ».

Ο Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλος πρὸ πεντηκονταετίας ἐτιμήθη μὲ τὸν ἡργυροῦν Σταυρὸν τοῦ Β. Τάγματος τοῦ Σωτῆρος, πρὸ δεκαετίας δὲ μὲ τὸν Ταξιάρχην τοῦ Φοίνικος και τὸ χρυσοῦν Μετάλλιον Ναυτικῆς ἀξίας. Ἐπὶ πλέον, ἡ «Ἐνώσεις τῶν Πλοιάρχων ἀνεκήρυξε τοῦτον ἐπίτιμον μέλος τῆς, ως προελθόντα και ἀναδειχθέντα ἐκ τῆς τάξεως τῆς.

Προϋπόθεσις τῆς ἐπιτυχοῦς οἰκονομικῆς δράσεως τοῦ μεταστάγως ὑπῆρξεν ἡ ἥθική προσωπικότης του. Ο Φυχαγαλάνων τὸν ἄγδρον, εἰς τὴν ἀρραγῆ ἥθικήν του θεμελίωσιν και τὴν διανοητικήν εὐφορίαν του, συνοδευομένας ἀπὸ σιδηρῆν σωματικήν κρᾶσιν, δέον γὰρ εὐρή τὰ αἴτια τῆς ἀκαμάτου ἐργατικότητός του και τῆς ποικιλίας ὣν ἐγδιαφερόντων, τὰ ὅποια κατὰ τὴν μικρὰν ζωὴν του ἔξεδηλωσεν, ἀλλὰ και τῆς πίστεως και τοῦ γοήτρου, τοῦ ὅποιου διεθηγῆς πελάμβανεν.

Ἀλγηδῶς, εἰς τοὺς διεθηγῆς γαυτιλιακούς κύκλους τὸ δημοτικόν «Λυκιαρδόπουλος» ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ αἰώνος μικρὸς ἡτο ἐγδεικτικὸν ἀπούτου ἐντιμότητος και συνεπείας πρὸς πᾶσαν ἀγειλημμένην ύπορεωσιν, τοῦτο δὲ συνετέλεσε τὰ μάλιστα εἰς τὴν ἔδραισιν τῆς αλῆς φήμις τῶν πρώτων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, οι ὅποιοι ἐκκινήσαντες μὲ μικρὰ οἰκονομικὰ μέσα και μὲ ποικίλους συντροφικούς

συνδυασμούς, εἰχον ἀνάγκην διὰ τὴν εὐδοκίην τῶν ἐπιχειρήσεών των, τῶν πιστώσεων τῆς ἀγγλικῆς κυρίως χρηματαγορᾶς και τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν Ἀσφαλιστῶν.

Ο Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλος «χερύτε και ποσὶ και νόῳ τετράγωνος», ήτο πράγματι «ἄνευ ψόγου τετυγμένος». Φυσιογνωμία σοβαρὰ και συμπαθής, ἀδρός εἰς συμπεριφοράν, ἀγαθός και ἀκανος τὴν φυγήν, μετριοπαθής εἰς τὴν ὑποστήριξιν τῶν ἰδεῶν του και προσεκτικός εἰς τὰς λεπτομερείας πάσης ὑποθέσεως, τὴν ὅποιαν ἔχειριζετο, ἔδιδεγ όμεσον τὴν ἐγτύπωσιν τῆς εύθυκρισίας του και κατέκτη τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ συνομιλητοῦ του. Ή μινήιη του, ἡ δοπιά διετρήθη ἐπιληκτικῶς ζωῆρά μέχρι τῶν τελευταίων ἡλιερῶν τῆς ζωῆς του, τὸν κατέστησε ζῶσαν και ἐπαγωγὴν ἀνεκδοτολογικήν ιστορίαν τῆς πρώτης ἡρωϊκῆς περιόδου τῆς ἀττικήρους ἐμπορικῆς γαυτιλίας. Άλλη δικαιούση δικαιούση, κατὰ τὸ παράγγελμα τοῦ Ἀποστόλου τῶν Θεοφίλου, ξέρηθε τὸ στίθιον τῆς ζωῆς στεφανωμένος, ἀφίσας τὴν σκυτάλην εἰς στιβαράς χειρας.

Ο Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλος ἐπίστευεν εἰς τὸν «Ἀνθρωπον», ως πρώτην μετὰ Θεοῦ ἥθικήν και πνευματικήν δύναμιν. Ή ἀνθρωπινὴ ζωὴ, ἀπὸ τῆς συλλήψεώς της, ήτο δι' αὐτὸν σεβαστή και ἀνεκτιμητός ἀξία. Τὴν ἀπόφασιν ἰδρύσεως Βρεφοκομείου εἰς τὸ Ἀργοστόλιον τὴν ἔλασθεν, δικαίη ἐπιληροφοργήθη, διτὶ ἡλιερῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς πόλεως νεκρὸν βρέφος, προερχόμενον ἐκ κλεψιγγαμίας. Ἐπὶ ημέρας ἡτο σκεπτικός και ἐπανελάμβανε στερεοτύπως: «Κανεὶς δὲν γνωρίζει τί μπορεῖ νὰ ἀποδώσῃ γιὰ τὴν ἀνθρωπότητα μία ζωὴ, που κερδήθηκε ἀπὸ τὸν θάνατον».

Ἄπεθανεν ἥρεμος, ἐκδηλώνων τὴν αἰσιοδοξίαν του διὰ τὸ μέλλον τῆς ἀνθρωπότητος. Εἰς τὰς συγγρόνους ζυμώσεις πρὸς ὑφεσιν τῆς διεθνοῦς ἐντάσεως, διέδελεπε τὴν χρυσήν εύτυχεστέρας ἐποχῆς κατὰ θείαν οἰκονομίαν. Φιλελεύθερος και προοδευτικός, ἐπεκρότει πάσαν τεχνικὴν πρόσδοσον και ἀπηλλαγμένος προκαταλήψεων ἐπίστευεν εἰς τὴν βαθμαίαν και ἐξελικτικὴν ἐπικράτησιν κοινωγίης δικαιοσύνης.

Ο χαράστων μὲ δύδηνην ψυχῆς τὰς γραμμάτας ταύτας, ἐκ τῶν παλαιοτέρων συνεργατῶν τοῦ ἐκλιπόντος παλλεύκου πρεσβύτου, ἀγαθειγνήτος διὰ τοῦ ὑποδειγματικοῦ βίου του Διδασκάλου ἥθους και ὑπογραμμοῦ ἀνδρικῆς ἀρετῆς, ἀποθέτει ταύτας εὐλαβῶς ἀγτὶ λευκῆς ληκύθου εἰς τὸν γωπὸν τάφου του.

Αθῆναι, 20 Ιουλίου 1963

ΑΙΩΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

## Η ΚΗΔΕΙΑ ΤΟΥ

Συνεκφερούσης ἐκλεκτῆς μερίδος τῆς κοινωνίας τῶν δύο πόλεων και συμμετοχήν δόλου τοῦ ἔδω κόσμου τῶν ναυτιλομένων, ἐκηδεύθη τὴν 17ην Ιουλίου ἀπὸ τὸν ιερὸν ναὸν τῆς Μητροπόλεως Ἀθηνῶν δ Νικόλαος Λυκιαρδόπουλον.

Εἰς τιμητικήν παράταξιν οι μαθηταὶ τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν.

Τὸν νεκρὸν ἀπεχαιρέτησαν ὁ καθηγητής κ. Στρατῆς Ἀνθρεάδης, ἀπὸ μέρους τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν και ὁ κ. Χρ. Σιδεράτος, ἀπὸ μέρους τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

## Ο. Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Μὲ δαθεῖαν δύδηνην ἀπευθύνων ἐκ μέρους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου και τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῶν ὑστατῶν χαιρετισμού εἰς τὸν σεβαστὸν και ἀγαπητὸν ἐπίτιμον Πρόεδρον μας Νικόλαος Λυκιαρδόπουλον.

Μία ἔξεχουσα και σεβασμία προσωπικότης, ὁ Πατριάρχης τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀπερμάτισε τὴν μακράν του ζωῆν, γεμάτην ἀπὸ σκαμπτον και δημιουργικήν δρᾶσιν, ἀπὸ δυσκόλους ἀγῶνας, ἀπὸ αιθίριας

# ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

## SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

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

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

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

NIGHT: 412905

και θυέλλας, από έναλλαγάς και διακυμάνσεις, που χαρακτηρίζουν την ναυτικήν και έφοπλιστικήν σταδιοδρομίαν.

Ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος, υπήρξε τό μεγάλο σύμβολον της ιστορίας της Ελληνικής Ναυτιλίας έπι ένα σχεδόν αιώνα. "Έξησε μαζί της ολα τα μεγάλα γεγονότα της πολυταράχου αυτής περιόδου: Τάς τεχνικάς έξελιξεις τών πλοίων, τάς ναυτιλιακάς κρίσεις, τούς καταστροφικούς πολέμους, τάς περιόδους τών τολμηρών έξορμήσεων διά την άναδημιουργίαν της Ναυτιλίας μας. Μέ την θαθείαν κρίσιν περί προσώπων και πραγμάτων, μέ την όποιαν τὸν έπροκισεν ή φύσις, με τὴν πολύπλευρον πεῖραν του, μέ την σταθερότατα που κατηύθυνε τὰς ἐπιχειρήσεις του, ύπηρξεν διά πέμπιμον, ο σώφρων δόηγός του 'Ελληνικού 'Εφοπλισμού πρὸς χάραξιν τῆς δημιουργικής του πορείας και συντέλεσιν τῶν ἀξιοθαυμάστων ἐπιτευγμάτων του.

Άλλα διά Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος προσέφερε και μίαν ἄλλην πολύτιμην ύπηρεσίαν εἰς τὸν 'Ελληνικὸν 'Εφοπλισμόν. Διὰ τῆς ἀκεραιότητός του και τῆς ἐντιμότητός του θεμελίωσεν ἔνα δόνομα, τὸ όποιον πειριθάλλεται ὑπὸ βαθείας ἐκτιμήσεως και ἀνεπιφύλακτου ἐμπιστοσύνης ὑπὸ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν και οἰκονομικῶν κύκλων. 'Ο Οἶκος Λυκιαρδόπουλος περιποιεῖ ὑψίστην τιμὴν δι' ὅλην τὴν 'Ελληνικὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχειρηματικότητα, η̄ όποια ἀντλεῖ ισχὺν ἀπὸ τὴν διεθνῆ ἐκτίμησιν, που τὸν περιβάλλει.

Μέ θαθείαν συγκίνησιν ἀναπολῶ και μίαν ἄλλην πλευρὰν τῆς δραστηριότητος τοῦ Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Εἰς τὰς δυσκόλους ἡμέρας τῆς μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς ιστορίας μας, μὲ τὰ πολύπλοκα προβλήματα, τὰ όποια τὴν ἀπτησχόλουν, ἐδέχθη νὰ ἀναλάβῃ τὴν προεδρίαν τῆς 'Ενώσεως μας. Παρὰ τὸ προκεχωρημένον τῆς ἡλικίας του, παρηκολούθει ἐνεργώς τὰς ἐργασίας της και τὰς προσποθείας της και μὲ τὴν πολύτιμον πείραν του, τὴν θαθείαν κρίσιν του και τὴν σοφὴν διάνοιαν του μᾶς κατηύθυνε και μᾶς καθωδήγει εἰς τὸν δύσκολον ἀγώνα τὸν όποιον διεξήγομεν.

Ἐπὶ δεκαετίαν ὀλόκληρων ὑπὸ τὴν προεδρίαν του η̄ Διοίκησις τῆς 'Ενώσεως ἦτει ἑκ τῆς ἔξεχούσης προσωπικότητός του τὸ θάρρος και τὰς δυνάμεις διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ δυσκόλου ἔργου της. Καθ' ὅλον αὐτὸ τὸ χρονικὸν διάστημα εἶχον τὴν τιμὴν, ὑπηρετῶν ως 'Αντιπρόεδρος τῆς 'Ενώσεως, νὰ εύρισκωμαι εἰς συνεχῇ ἐπαφὴν μαζὶ του και νὰ ἐκτιμήσω ἐπὶ περισσότερον τὸν ἀνέστητον πλούτον τῆς σοφίας του και τῆς πείρας του.

Καὶ ὅταν ὑπὸ τὸ δάρος τῶν ἐπών ἀπέφασισε νὰ ἀπόσχῃ τῆς προεδρίας τῆς 'Ενώσεως μας, εἰς ἑκδήλωσιν τῆς θαθείας εὐγνωμοσύνης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου, ἀνεκρύχθη ἐπίτιμος Πρόεδρος αὐτῆς διὰ τὰς πολύτιμους ύπηρεσίας τὰς όποιας προσέφερεν εἰς τὴν ύποθεσιν τῆς Ναυτιλίας.

Ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος πλήρης ἡμερῶν ἔξελιπεν. 'Άλλα τὸ μέγα ἔργον, τὸ όποιον ἔχει ἐπιτελέσει, δὲν ἔκλείπει μετ' αὐτοῦ. 'Οπως ὑπῆρξεν ἔχοχος εἰς τὴν σταδιοδρομίαν του, ὑπῆρξε και ὑπέροχος ἀρχηγὸς οἰκογενείας. Οἱ ἀντάξιοι τοῦ πατρός και πάππου υἱοὶ και ἔγγονοι συνεχίζουν τὸ δημιουργικὸν ἔργον του, ἐμπνεύμενοι ἀπὸ τὰς ἴδιας ἀρχάς, αἱ όποιαι ἀπέτελεσαν τὴν γραμμὴν πορείας κατὰ τὴν μακράν ζωὴν του.

Συμπαριστάμεθα εἰς τὴν σημερινὴν θῶψιν των, δοῖοι οἱ φίλοι και συνεργάται τοῦ ἑκλιπόντος, μὲ τὴν εὐχήν: 'Ἐλαφρὰ δέ ειναι ή γη ποὺ καλύψῃ τὸν Νικόλαον Λυκιαρδόπουλον. 'Η μημή του θά ειναι αἰώνια.

#### Ο. Κ. ΧΡ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

Κλίνω μὲ σεβασμὸ τὸ γόνυ, ἀλησμόνητε καπετάν Νικόλα, πρὸ τῆς σεπτῆς σου σορού ἐκ μέρους τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. και ὀλοκλήρου τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου — πρὸς τὸν όποιον τόσα προσέφερες.

'Υπῆρξες ὥχι μόνον ύποδειγματικὸς οἰκογενειάρχης και καλὸς Κεφαλλωνίτης, ἀλλὰ και ἀριστος καπετάνιος και ἀξιος καθ' ὅλα ἐφοπλιστής — φέκινος ποὺ ἔδειξε στὴν 'Ελληνική Ναυτιλία τὸν δρόμο της.

Μὲ συγκίνησιν ἀναπολῶ κάπιο μεσημέρι πέρυσι, ὅταν εἶχα τὴν τιμὴν νὰ μὲ καλέσης στὸ σπίτι σου γιὰ νὸ συζήτησουμε κάπιο τεχνικὸ θέμα. Σὰν ὁ πατριάρχης τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ποὺ ησουν σὲ ἐνδιέφερε κάθε τὶ ποὺ ἀφορούσε εἰς τὸ πλοίον και τὶς τελευταῖς τεχνικές ἔξελιξεις και η̄ συζήτησις ἔκεινη μὲν προσέφερε ὅχι μόνο μεγάλη χαρά, ἀλλὰ και μοῦ προσεπόρισε δὴλη τὴν ὀψέλεια ποὺ μπορούσαν νὰ δώσουν τὰ νάματα τῆς μεγάλης πείρας και τῆς σοφῆς σου κρίσεως.

Κλίνω και πάλι τὸ γόνυ πρὸ τῆς σορού σου και σῶν εὔχομαι, καπετάν Νικόλα μου, καλό σου ταξίδι.

#### ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν συειλέθων ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ ἐπιτίμου Προέδρου τῆς 'Ενώσεως

#### ΝΙΚΟΛΑΟΥ Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

ἐπιφανεστάτου μέλους τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας, παλαιμάχου ἀγωνιστοῦ διὰ τὴν δημιουργίαν και ἀνάπτυξιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, τιμήσαντος διὰ τῆς ἔχοντος προσωπικότητός του, ἀπόλαμβανούσης τῆς διεθνούς ἐκτιμήσεως, τὸν 'Ελληνικὸν 'Εφοπλισμόν, διατελέσαντος ἐπὶ δεκαετίαν Προέδρου τῆς 'Ενώσεως μας,

Ψηφίζει ὅπως:

'Αναρτηθῇ μεσίστιος η̄ σημαία τῶν γραφείων τῆς 'Ενώσεως κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς κηδείας.

Παρακαλούμενη σύσωμον τὸ Συμβούλιον τὴν κηδείαν.

Κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σοροῦ.

'Ἐκφρασθῶσι τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

Διατεθῇ τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν δέκα πέντε χιλιάδων ὑπὲρ τοῦ 'Ορφανούτροφείου Κεφαλληνίας (Τμῆμα Βρεφῶν).

'Εν 'Αθήναις τῇ 17η Ιουλίου 1963

#### ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Ο Πρόεδρος

#### ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

#### ΔΩΡΕΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

'Η οἰκογένεια τοῦ ἀειμνήστου Ν. Λυκιαρδόπουλου ἀπέστειλε διὰ τοῦ κ. Δ. Κωττάκη δραχμὰς 125.000 ὑπὲρ τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως. 'Ο Κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, πρὸς τὸν ἐνεχειρίσθη ἡ ἐπιταγή, η̄ υχαρίστηση τοὺς κ.κ. Παν. και Γεο. Λυκιαρδόπουλον. Τὸ Συμβούλιον Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως πρόκειται, συνερχόμενον κατ' αὐτάς, νὰ δονάσῃ τὴν νέαν μεγάλην αἴθουσαν διαλέξεων τῆς Σχολῆς 'Ασπροπύργου μὲ τὸ ὄνομα τοῦ Νικολάου Λυκιαρδόπουλου. 'Η εἰκὼν του θὰ άναρτηθῇ εἰς τὴν αἴθουσαν.

#### ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Οι κ.κ. Παν. Ν. Λυκιαρδόπουλος και Γερ. Ν. Λυκιαρδόπουλος μετὰ τῶν οἰκογενειῶν των θαθέων συγκεκίνημένοι ἐκ τῶν παντοειδῶν ἐκδηλώσεων σεβασμοῦ και τιμῆς πρὸς τὴν μημῆ τοῦ πατρός των Νικ. Δ. Λυκιαρδόπουλον ἐκ μέρους τῶν ἐκπροσώπων τῆς Πολιτείας, τῶν ἐφοπλιστικῶν και ναυτεργατικῶν ὄργανων της, τῶν συναδέλφων και τῶν συγγενῶν και φίλων, ἐκφράζουσιν πρὸς πάντας τὰς θερμάς εὐχαριστίας και τὴν εὐγνωμοσύνην των.

## Hellenic General Supplies Co.

SHIPPING PROVIDORES — IMPORTERS — EXPORTERS

E. KATSAROS, MARINE ENGINEER, PROPRIETOR

TELEPHONES : 61-8671  
61-8672

AFTER HRS. : 663-1049

CABLE ADDRESS :  
"KATSAROS SYDNEY"

SYDNEY/RADIO 28 3 1153

MASTER M/v OR S/S APPROACHING AUSTRALIA

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

HELLENIC HOUSE

251-253 ELIZABETH ST.,

SYDNEY

# Ο ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΣΜΟΣ

## ΕΝΤΕΙΝΕΤΑΙ Ο ΡΥΘΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

### ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 50 · 74 ΧΙΛ. ΤΟΝΝΩΝ

Ο θετικότερος καὶ ό καλύτερος πελάτης τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων είναι ό "Ελληνος έφοπλιστής". Όλιγοι, άριθμοι ἀπόδεικνουν τὴν συμβολήν τοῦ ἑλληνικοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Οἱ "Ελληνες" ὑπῆρχαν οἱ πρότοι, ποὺ τὴν ἐστήριξαν διὰ τῶν παραγγελιῶν των. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἐπειραματίσθησαν καὶ ἐτέλειοποίησαν τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν οἱ "Ιαπωνες" ναυπηγοί, κατὰ τὰ πρώτα μεταπολεμικά τῶν ημετας, χάρις εἰς τὰς ἑλληνικάς ναυπηγήσεις. Οὕτω, μεταξὺ τῶν ἑταῖς 1956—61 ἐπὶ συνόλου ναυπηγήσεων διὰ λογαριασμὸν ξένων έφοπλιστῶν 5.746.000 τόν. γκρός, τὰ 33,2% (1.907.672 τόν. γκρός) προωρίζοντο διὰ τοὺς "Ελληνας" έφοπλιστάς. Ἀθρόας καὶ οἱ τελευταίων κλεισθεῖσαι ἑλληνικοὶ παραγγελίαι σούπερ τάνκερς. Προσδιόζουν οἱ "Ελληνες" έφοπλισταὶ καὶ τῶν Νορβηγῶν συναδέλφων τῶν εἰς τὰ κλεισθέντα μὲ ιαπωνική ναυπηγεία συμβόλαια. Τὴν φορὰν αὐτῶν τὰ πλείστα τῶν παραγγελθέντων σκάφων προεναυλώθησαν. Ἐξησφαλίσθη, δηλαδή, ἡ ἐξόφλησις ἐν τίνι μέτρῳ τῆς ὑποθήκης διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν ἐντὸς ὀκταετίας. Τὸ κερδοσκοπικὸν στοιχεῖον παρεμερίσθη. Τὰ παθήματα ἔγιναν, εὐτυχῶς, μαθήματα. Ή προναύλωσις ἔκριθη ὡς προϋπόθεσις τῆς νέας παραγγελίας. Τὰ πληρωθέντα μισθώματα γύρω τοῦ 1.90 δολ. κατὰ τόννον καὶ μῆνα είναι χαμηλά, ἀνάλογα, πάντως, πρὸς τὰς τιμὰς τῶν παραγγελλομένων μεγάλων σκαφῶν. Τὰ 90—95 δολ. κατὰ τόννον είναι ἡ μέση τιμὴ διὰ σκάφη 50—70 χιλ. τόννων.

#### ΧΑΜΗΛΑΙ ΑΙ ΤΙΜΑΙ

Καὶ θεωροῦνται ὅπο τοὺς έφοπλιστάς, τοὺς ιδιούς μας καὶ τοὺς ξένους, ὡς αἱ χαμηλότεραι τιμαὶ ποὺ δυνατὸν νὰ παρασχουν οἱ ναυπηγοί. Κατώτεραι δὲν ἀναμένονται. Εἰς τὸ παρελθόν, τὰ πρώτα ἔτη τῆς ἀνάσυγκροτήσεως τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, μόνον ὁ κ. Λούντβιχ ἐπέτυχε τιμάς κατωτέρας τῶν 100 δολαρίων διὰ τὰ μεγάλα σκάφη του (ναυπηγείο Κούρε). Ωρισμένοι ιδιοί μας έφοπλισταὶ ἐναυπηγήσαν τότε σκάφη εἰς τὰ 102—105 δολλάρια τὸν τόννον διὰ τάνκερς γύρω τῶν 30.000 τόννων.

Καὶ ιδού πῶς διεμορφώθη μέχρι τοῦ μηνὸς 'Ελλήνων έφοπλιστῶν εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Μερικαὶ ἔξι αὐτῶν ἐξετελέσθησαν. "Άλλαι τέλοιν ὑπὸ ἐκτέλεσιν:

#### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΜΙΚΤΑ

|                         |   |                 |           |
|-------------------------|---|-----------------|-----------|
| K. M. Λαιμοῦ .....      | 9 | σκάφη τόν. d.w. | 513.000   |
| Γ. Στ. Λιδανοῦ .....    | 5 | »               | 344.000   |
| Στ. Νιόρχου .....       | 5 | »               | 330.000   |
| Υἱών Π. Γουλανδρῆ ..... | 7 | »               | 430.000   |
| Υἱών N. Γουλανδρῆ ..... | 7 | »               | 420.000   |
| Άρ. Όναση .....         | 5 | »               | —         |
| Γ. Βεργωτῆ .....        | 2 | »               | 111.000   |
| M. Π. Νορμικοῦ .....    | 1 | σκάφος          | 55.000    |
| Ί. Λάτση .....          | 1 | »               | 58.600    |
| Οίκου Καρέλλα .....     | 1 | »               | 65.000    |
| 43 σκάφη τόν. d.w.      |   |                 | 2.326.600 |

#### ΦΟΡΤΗΓΑ

|                         |   |                  |         |
|-------------------------|---|------------------|---------|
| Περιβολάρη .....        | 1 | σκάφος τόν. d.w. | 15.000  |
| Υἱών Π. Γουλανδρῆ ..... | 3 | σκάφη            | 135.000 |

Τὴν 8ην 'Ιουνίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Κιγκε καθειλκύθη τὸ σούπερ τάνκερ «Περάπολις», διὰ λογίσμον τῆς ἑταίριας Μαρνάτο (τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ). Είναι χωρητικότητος 53.000 τόν. d.w. (31.900 τόν. γκρός), μὲ μῆκος ὄλικον 230 μέτρων, πλάτος 32,20 μέτρων καὶ ψφος 15,80 μέτρων. Βύθισμα ἐμφόρτου 11.55 μέτρων. Χωρητικότης δεξαμενών φορτίου 69.522 κυβ. μέτρων. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι 17.000 ἵππων σύνονος. Ταχύτης ὑπερστακή 16 μιλ. Η τρόπος ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης τὴν 15η Δεκεμβρίου 1962. Ἀνάδοχοι τοῦ σκάφους πορέστησαν οἱ δύο θυγατέρες τοῦ 'Ιαπωνος Πρωθυπουργοῦ κ. 'Ικεντα, αἵτινες καὶ εἰκονίζονται πλοίαρχον τοῦ δεξαμενοπλοίου «Βιολάντα».

|                        |   |        |   |   |         |
|------------------------|---|--------|---|---|---------|
| G. A. Έμπειρίκου ..... | 1 | σκάφος | » | » | 45.000  |
| Γ. Βεργωτῆ .....       | 2 | σκάφη  | » | » | 45.000  |
| 7 σκάφη τόν. d.w.      |   |        |   |   | 340.000 |

Καὶ τὸ χαρακτηριστικῶτερον τῶν τελευταίων παραγγελιῶν σούπερ τάνκερς είναι ἡ στροφὴ τῶν ἑφοπλιστῶν μας πρὸς τὰς δηζελομηχανάς. Τρία σκάφη παρηγέλθησαν δηζελοκίνητα καὶ ἄλλα, ὡς φαίνεται, θὰ ἐπακολουθήσουν. "Ενα τέταρτον (60 χιλ. τόν.) διεπραγματεύετο ὁ Οίκος Βογιατζίδη.

"Ἄς σημειωθῶ, τέλος, ἐν σχέσει μὲ τὰς ἑλληνικὰς παραγγελίας, ὅτι μεταξὺ 'Απριλίου τοῦ 1962 καὶ Μαΐου 1963 τὰ κλεισθέντα συμβόλαια διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων ἑφοπλιστῶν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖσιν έκαλυπτον τὰ 27,8% τῶν ξένων παραγγελιῶν, συνολικῆς ἀξίας 501,7 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ κόστος τῶν ἑλληνικῶν ναυπηγήσεων ὑπελογίζετο εἰς 139,7 ἑκατομ. δολλαρίων.

#### ΤΑ ΝΕΩΤΕΡΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Τὸ δεύτερον δεξαμενόπλοιον, διὰ τὸ ὅποιον ὑπῆρχεν ὄψιὸν τοῦ Οἴκου Γ. Βεργωτῆ εἰς τὸ υπογραφέν τὸν παρελθόντα Μάρτιον συμβόλαιον διὰ τρία σκάφη — τὰ δύο ησαν ὑπὸ αὔρεσιν — θὰ κατασκευασθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Σὺν Μιτσουμπίσι». Πρόκειται περὶ δηζελοκίνητου πλοίου 55.600 τόνων d.w., σούπερ θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσατί του, μὲ μηχανὰς Σουλτζέρ εννεακυλίνδρους, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 900 χιλιοστῶν, κατασκευὴς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 20.700 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 16,7 μιλίων καὶ τιμὴ 5.670.000 δολλαρίων, μὲ ὀκταετῆ πιστωσιν διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας. Παράδοσις τέλος 1965. Τὸ συμβόλαιον διὰ τὸ δεύτερον σκάφος ύπεργράφη τὴν 29ην Μαΐου. Τὸ πρώτων τάνκερ θὰ πρωθῆται διὰ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 19.500 ἵππων. "Οσον ἀφορᾷ τὸ τρίτον σκάφος, ὁ κ. Βεργωτῆς ἔχει δικαίωμα νὰ δηλώσῃ τὴν ἀπόδοχην τοῦ μέχρι τοῦ Αύγουστου.

— Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Μῆλος» ύπεργράφη τὴν 15ην 'Ιουνίου συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα - Χαρίμα διὰ τὴν κατασκευὴν δηζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου 38.500 τόν. γκρός ἡ 65.000 τόνων d.w., μὲ εννεακυλίνδρους μηχανὰς Σουλτζέρ διάμετρον κυλίνδρων 900 χιλ., δυνάμεως 20.700 ἵππων. Παράδοσις τὸν Σεπτέμβριον 1964 καὶ τιμὴ 6.570.000 δολλαρίων, μὲ ἐξόφλησιν τῶν 80% τῆς ἀξίας τοῦ ἐντὸς ὀκταετίας.

— Τὰ ναυπηγεῖα «Μιτσουμπίσι Νίππον», συνεφώνησαν τὴν 16ην 'Ιουνίου μετὰ τοῦ κ. 'Ωνάση διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἀκόμη δεξαμενοπλοίου, μεταξὺ δύο τελούντων ὑπὸ αὔρεσιν καὶ περιλαμβανομένου εἰς προηγούμενον συμβόλαιον, ὅπερ πρόελεπε τέσσαρα σκάφη τῶν 56.100 τόνων d.w. ἔκαστον. Ή ὄψιὸν διὰ τὸ τρίτον τάνκερ ἔλληγε τὴν 14ην 'Ιουνίου καὶ ὁ κ. 'Ωνάσης ἐγνώρισεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τὴν ἀπόφασιν διὰ τὴν κατασκευὴν του. Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσατί του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 18.000 ἵππων, μὲ προβλεπομένην ἀπόδοσιν ταχύτηος 14,45 μιλίων. Τιμὴ 5.550.000 δολλαρίων, μὲ ὀκταετῆ πιστωσιν διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας. Παράδοσις μέσα τοῦ 1965.

— Διαπραγματεύσεις διεξάγονται μεταξὺ τῶν ναυπηγείων Ούραγκα καὶ τοῦ έφοπλιστοῦ κ. Βογιατζίδη διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 60.000 τόνων d.w.

Τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα διαπραγματεύονται μὲ τὸν Οίκον N. I. Γουλανδρῆς τὴν κατασκευὴν τριών δεξαμενοπλοίων τῶν 50.000 τόνων



δ.ω., έκ τῶν ὁποίων τὰ δύο ύπὸ τὴν αὔρεσιν μεταγενεστέρας δηλώσεως ἀπόδοχης τῆς παραγγελίας των. Τὸ τάνκερ τοῦ κ. Βογιατζίδη θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ἐνεσκαύνινδρον μηχανήν Σουύτζερ, διαιμέτρου κυλίνδρων 900 χιλιοστομέτρων καὶ θὰ παραδοθῇ ἐντὸς 13 μηνῶν, ἐνώ τὸ τάνκερ τοῦ Οίκου Γουλανδρῆ θὰ ἐφοδιασθῇ δι' ἀτμοστροβίλων δυνάμεως 19.000 ἵππων, μὲ προβλεπομένην παράδοσιν τὸν 'Ιουνίου 1964.

— 'Αφ' ἔτέρου, μὲ τὰ ναυπηγεία Κούρε διαπραγματεύεται ὁ Οίκος 'Ιω. Μ. Καρρᾶ τὴν παραγγελίαν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 74.000 τόννων d.w. ἔκαστον καὶ ἡ ἑλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖρία 'Κορὰλ' τὴν παραγγελίαν ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 55.000 τόννων d.w.

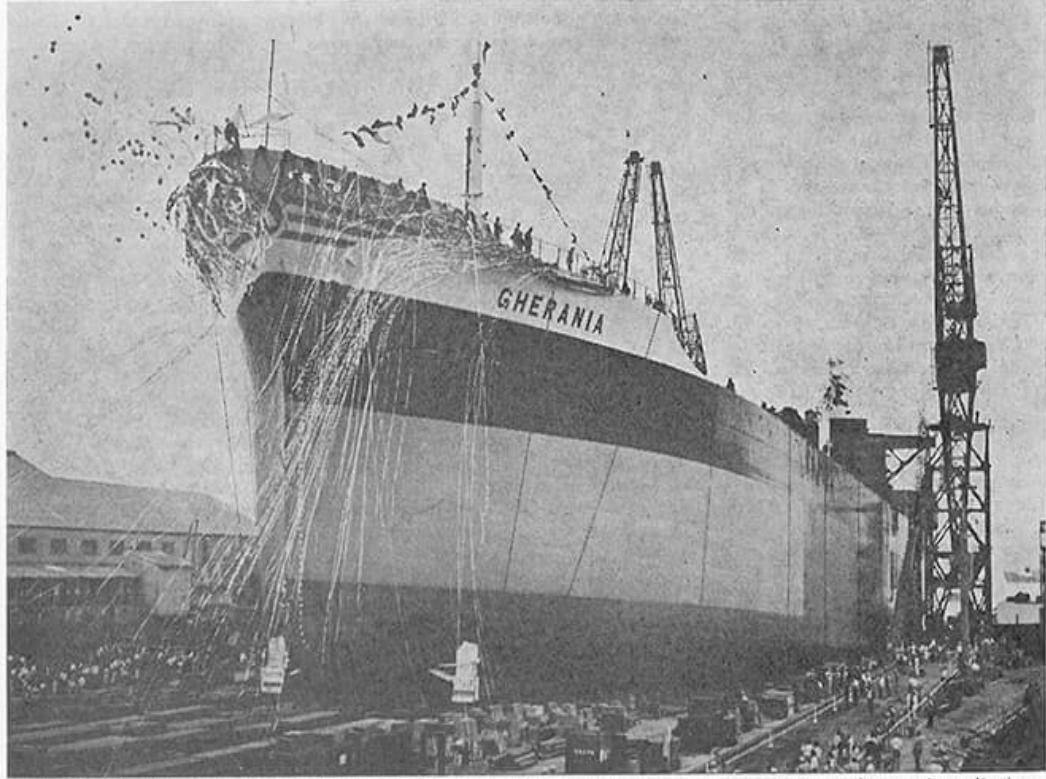
'Οσον ἀφορᾷ ἔξ αλλοῦ τὴν εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία παραγγελίαν παρὰ τοῦ Οίκου Σταύρου Λιβανοῦ τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τῶν 68.

τος τοῦ σχετικοῦ συμβολαίου δι' ἓνα παρόμοιον τοῦ πρώτου δεξαμενοπλοίου τὸν. d.w. 53.000.

#### Ο. Κ. Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

'Επεισκέφθη πρὸ τίνος τὴν 'Ιαπωνίαν ὁ ἐφοπλιστής κ. Βασ. Π. Γουλανδρῆς, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθελκύσεως ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, τοῦ Τόκιο, τὴν 28ην 'Ιουνίου, τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γεράνεια» τῶν 56.000 τόννων d.w. 'Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ 34ου σκάφους, ὅπερ ἐναυπηγήθη εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ.

Εἰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ πρὸς τὸν ιαπωνικὸν Τύπον ὁ κ. Β. Γουλανδρῆς ὑπεγράμμισεν ὅλως



Τὸ δ.ω.οῦ τον. d.w. δεξαμενοπλοίον «Γερανεία», ενῷ καθελκεῖται ὑπὸ τὰς εὐχαριστίας των ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τὴν 5ην 'Ιουλίου. Είναι ὄδελφον σκάφους τοῦ 'Εγκινασα', ὅπερ παρεδόθη τὴν 29ην 'Ιουνίου'. Ιδιοκτήται ἀμφοτέρων οἱ κ.κ. Υἱοί Π. Γουλανδρῆς. Σημαῖα 'Ελληνική.

500 τόννων d.w. ἔκαστον, ἐγγάροθη ὅτι διαπραγματεύεταις διεξάγονται διὰ τὴν παραγγελίαν καὶ ἐνὸς πέμπτου, τῶν 70.000 τόννων d.w., ἐφοδιασθησμένου μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 20.000 ἵππων καὶ παραδοτέου εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1965.

— Τὰ ναυπηγεία Χιτάστη διαπραγματεύονται μὲ τὸν Οίκον «N. I. Γουλανδρῆς» τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ύπὸ αὔρεσιν τελούντος δεξαμενοπλοίου τῶν 38.600 τόννων γκρός ἢ 65.000 τόννων d.w. καὶ τὸ σχετικὸν συμβόλαιον ἐπρόκειτο — κατὰ τοὺς 'Ιαπωνίας ναυπηγοὺς — νὰ ὑπογραφῇ συντόμως. Είναι τὸ δευτέρον σκάφος, ὅπερ προεβλέπετο εἰς τὸ ἀρχικὸν συμβόλαιον διὰ δύο. Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι δυνάμεως 19.000 ἵππων. Τιμὴ 6.050.000 δολλαρίων, μὲ πληρωμὴν ὑπὸ τοὺς γνωστοὺς ὄρους καὶ μὲ παράδοσιν μέσον τοῦ 1964.

— 'Ανεγράφῃ ἀκόμη εἰς τὸν ιαπωνικὸν τύπον ἡ πληροφορία, ὅτι ὁ Οίκος τοῦ κ. Μάρκου Π. Νομικοῦ διεπραγματεύετο μὲ τὰ ναυπηγεία Φουζινιγκάτα δυο φορτηγὰ (τὸ ἔνα ύπὸ αὔρεσιν) τῶν 10.000 τόννων, μὲ παράδοσιν μέσον τοῦ 1964.

— Παρὰ τοῦ κ. Λάτση ἡκυρώθη ἡ παραγγελία τοῦ δευτέρου δεξαμενοπλοίου τῶν 58.600 τόννων d.w. εἰς τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα. Τὸ πρώτον παρὰ αὐτοῦ παραγγελθὲν τάνκερ θὰ τῷ παραδοθῇ τὸν Δεκέμβριον 1963.

— 'Ηκυρώθη ἐπίσης ἡ παρὰ τοῦ Οίκου «N. I. Γουλανδρῆς» παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεία Κούρε τοῦ δευτέρου δεξαμενοπλοίου τῶν 53.000 τόννων d.w., ἀλλ' εὐθὺς κατόπιν ἡρχισαν νέαι — μετὰ τὴν ληξινὴν τῆς ὄψιὸν — διαπραγματεύεταις, αἵτινες καὶ εἰδώδοθησαν ὑπογραφέν-

τος, τοῦ σχετικοῦ συμβολαίου δι' ἓνα παρόμοιον τοῦ πρώτου δεξαμενοπλοίου τὸν. d.w. 53.000.

Εἰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ πρὸς τὸν ιαπωνικὸν Τύπον ὁ κ. Β. Γουλανδρῆς τὰς ικανότητας τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων, καθὼς καὶ τὰ διάφορα οἰκονομικὰ ιδρύματα διὰ τὴν πρόθυμον συνεργασίαν των εἰς τὴν συγκέντρωσιν παραγγελιῶν. 'Ἐπεγράμμισεν ὅμως καὶ τὰ ἐκάστοτε ἀνακύπτοντα προβλήματα, ἀτίνα μὲ κατανόσιον ἀντιμετωπίζονται. 'Η μέχρι τοιδέ περία μας — εἶπεν — ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ιαπωνικῆς κατασκευῆς πλοίων μας, ὑπῆρξεν ικανοποιητικὴ καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ναυπηγούμεν τὰ περισσότερα σκάφη τοῦ στόλου μας εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, τούτῳ καὶ ἀποδεικνύει τὴν ἐμπιστοσύνην μας εἰς τὰς ικανότητας καὶ τὴν εἰδίκευσιν τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Πράγματι, συνέχισεν ὁ κ. Γουλανδρῆς, κατὰ τὴν δευτερίαν τριετίαν ἡ ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐπετέλεσε καταπληκτικὰς προόδους καὶ ἐφήμορσε συστήματα, ἀτίνα ὑπεδίβασαν αἰσθητῶς τὸ ναυπηγικὸν κόστος καὶ μάλιστα κάτω τοῦ ἐπιπέδου, ὅπερ θὰ ἡδύνοτο τις νὰ προβλέψῃ κατὰ τὴν τελευταία δεκαετίαν, εἰς τρόπον ὃστε σήμερον νὰ προβαίνουν τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία κατὰ πολύ, ἔναντι τῶν συναγωνιστῶν των. Τὰ 34 σκάφη τοῦ Οίκου Υἱῶν Π. Γουλανδρῆς κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, Μίτσουμπισί - Νίππον, τῆς Γιοκοχάμας, Μίτσουν καὶ Χιτάστη.

Αἱ δημοσιεύσουσι τὰς ἀνωτέρω δηλώσεις ιαπωνικαὶ ἐφημερίδες προσθέτουν, ὅτι ὁ στόλος τῶν Υἱῶν Π. Γουλανδρῆς ἀπαρτίζεται ἀπὸ 51 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων 25 εἰναι δεξαμενόπλοια, 6 εἰναι μικτὰ (μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα) καὶ 20 εἰναι μπάλι κέρριερς, μὲ συνολικὴν χωρητικότητα 1.900.000 τόννων d.w.

## SHIPCHANDLERS AT LOURENÇO MARQUES

### N. KASSIMATIS, LIMITED

Offices Warehouses and Cold Storage Chambers

P.O.Box 750

Phones : 5253, 5254, 4456

19, Rua da Electricidade

Telegrams : NIKAS

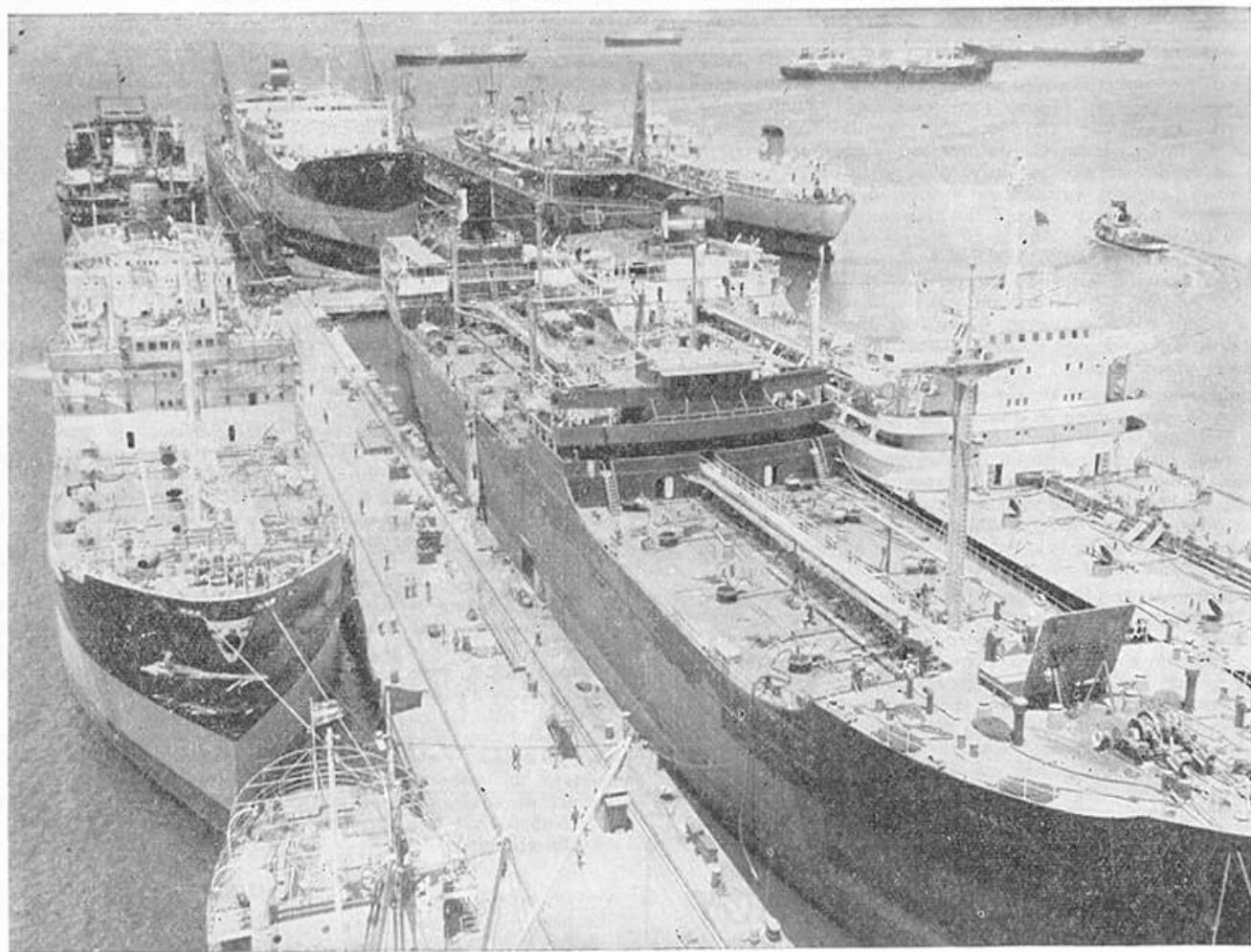


# HELLENIC SHIPYARDS

## PIRÆUS (Skaramanga)

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

- No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.  
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.  
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

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

Registered Office :

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

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

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

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

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

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

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

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

## ΤΑ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

## ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ - ΑΙ ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΑΠΟΔΟΣΕΙΣ

ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

"Αν και, ως φαίνεται, όλιγα μόνον έτη μάς χωρίζουν από την ήμεραν, κατά την διάρκειαν θά καταστή δυνατή ή κατασκευή ένδος ναυτικού πυρηνικού άντιδραστήρος, διά την οικονομικήν έκμεταλλευσιν ένδος έμπορικού πλοίου, ώστε ούτος νά άνταγωνίζεται τά σημειρινά «έρθοδοξα» συστήματα πρώσεως, είναι πιθανώτατον, διά θά καθυστερήση ή έπικράτησης πυρηνικής πρώσεως είς την θάλασσαν. Πολλά τά προβλήματα πού παρουσιάζονται, πλήν του κόστους. Τά σημαντικάτερα είναι ή έκπαιδευσις καταλλήλου προσωπικού είς έπαρκη άριθμον ως και ή άσφαλτος κατά του πιθανού κινδύνου έκ ζημιάν, όπει αί έκ τρίτων άπαιτήσεις είναι πιθανόν νά φθάσουν είς έκάστην περίπτωσιν είς τοιούτον υψος, ώστε ο κινδύνος νά καθίσταται δυσδάστατος άκομη και διά την προϋπολογισμόν του Η.Π.Α.

"Άλλο, σιδαρόν επίσης, θέμα είναι ή προσαρμογή της πυρηνικής έγκαταστάσεως είς τόν κυκλον καύσεως τών μηχανών έσωτερικής καύσεως, ως είναι αι μηχαναι δηζελ και ο άεριοστρόβιλος. Και τού προβλήματος αύτού ή λύσις δὲν φαίνεται νά τοποθετήται είς τό έγγυς μέλλον.

Διά τόν άνωτέρω, άσφαλως, λόγους και αι έταιρια πετρελαίων άποβλέπουν με έμπιστοσύνην πρός την προσεχή πεντηκονταετίαν, ένω οι κατασκευαστοι μηχανών, παραλλήλως πρός την έρευναν διά την βελτίωσιν τού πυρηνικού άντιδραστήρος, έντατικώς συνεχίζουν την προπάθειάν των διά την βελτίωσιν τών σημειρινών συστημάτων πρώσεως, ώστε νά άνταποκρίνωνται ταύτη πρός τάς συγχρόνους άπαιτήσεις διά μεγάλα σκάφη και συνεχώς αύξανομένας ταχύτητας, έν συνδυασμῷ πρός την κατά τό δυνατόν πλέον οικονομικήν έκμεταλλευσιν. Ούτω έβελτιώθησαν σημαντικώς, τόσον οι άμποτρόβιλοι οσσον και αι μηχαναι δηζελ, ένω και ο άεριοστρόβιλος προχωρει μέν σταθερά δημάτα, ώστε νά δυναται νά λεχθή οτι, έντος ίσως της προσεχούς πενταετίας, θα διεκδικήση και αύτός μεριδίον έπι τών συστημάτων πρώσεως τών διαπλεόντων τάς θαλάσσας σκαφών.

"Η σύγχρονος ναυπηγική, διά της βελτίωσεως τών γραμμών τών πλοίων και τού σχήματος τών έλικων, ως και διά της μειώσεως τού δάρους της κατασκευής, συνεπεία της χρήσεως καλυτέρων ύλικών και της έφαρμογής της δολθεοδούς στείρας, έπετυχε την διά τό αύτό μέγεθος και ταχύτητα πλοίου οικονομίαν είς τή ιπποδύναμιν κατά 33%. Ο σημειρινός πλοιοκτήτης δύναται με έμπιστοσύνην νά δεχθή τά σχέδια τού ναυπηγού του, άλλο άντιμετωπίζει είς τό άκεραιον τό πρόβλημα της έκλογης της καταλληλοτέρας διά τό πλοίον του μηχανῆς. Δέν γεννάται, φυσικά, άμφιδια οτι, πρός τό παρόν, η έκλογη περιορίζεται μεταξύν άμποτροβίλου και δηζελομηχανής και οτι, μέχρι πρό τίνος, έπεκράτει η άντιληψις, διά διά τά μικρά πλοία καταλληλοτέρα ήτο η δηζελομηχανή, ένω διά τά μεγάλα ήτο άναμφισθήτος ή ύπεροχη τού άμποτροβίλου.

"Από τριετίας, διμως, οι κατασκευαστοι τών δηζελομηχανών άνταπεκρίθησαν τόσον άποτελεσματικώς είς την έπιταγήν τών καιρών, ώστε σήμερον νά μη ύφισταται ούδεν τεχνικόν έμποδιον διά την κατασκευήν τοιούτων μηχανών άπαρκους ίσχυος διά νά κινήσουν και τά μεγαλύτερα τών πλοίων και στοχείων τοιούτων, ώστε νά έξασφαλίζεται η οικονομική έκμεταλλευσις αύτών. Λέγουν, δενάσιως, οι ίπποτερικοι τού άμποτροβίλου, οτι ο άτμος είναι άσφαλτερος διά την πρώσων πλοίων, οτι χρειάζεται πολύ μικροτέρα συντήρησις διά τόν άμποτροβίλου και, έπομένως, προσφέρεται αύτός ως τό καταλληλότερον μέσον πρώσεως διά δεξαμενόπλοια, τά άποιδα δαπανών τόμεγαλύτερον δυνατόν έντος έτους άριθμον ήμερων έν πλώ. "Υπέρ της δηζελομηχανής, διμως, έρχεται τό παράδειγμα τών Σκανδινανών, κυρίως, έφοπλιστών, τών ίπποίων ή τέραστοις στόλοις δεξαμενόπλοιών κινείται κατά τό μέγιστον ποσοστόν του διά μηχανών δηζελ, χωρίς νά σημειωθούν περιπτώσεις πλοίων που νά καθυστέρησαν είς τά ταξίδιά των, λόγω έπισκευών είς τάς μηχανάς.

"Ένω ούδεις άμφισθητει την ύπεροχη της δηζελομηχανής διά την πρώσων ίτιοίων μικροτέρων τών 20.000 τόνων ί.ω., φαίνεται οτι ή

διαφορά γνωμών ως πρός την καταλληλοτέραν μηχανήν διά τά μεγαλύτερα σκάφη φοιτείται περισσότερον είς την έλλειψιν πείρας ωρισμένων έφοπλιστών είς τά της έκμεταλλευσεως δηζελοπλοίων, παρά είς πραγματικά μειονεκτήματα αύτών. "Η μεταξύ τών δύο μηχανών σύγκρισις, άλλως τε, δημιει αφ' έσυτης.

## ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΤΥΠΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Την έναντι τού άμποτροβίλου ύπεροχην της δηζελομηχανής άποδεικνύει και συγκριτική μελέτη, γενομένη κατά τό παρελθόν έτος 1962 και βασισθείσα από τών άποτελεσμάτων έκμεταλλευσεως τριών δεξαμενοπλοίων 36, 53 και 80 χιλιάδων τόνων ί.ω., μέσης ταχύτητος, άντιστοχος, 15, 25 και 21 μιλιών, έπι της αύτης τυπικής διαδρομής τών 7.800 μιλών ήπο πόλεως της Αγγλίας είς Μαρακαΐμπο της Βενεζουέλας ύπο έρμα και έκ Μαρακαΐμπο είς Φόλευ ύπο πλήρες φορτίου άργον πετρελαίου.

Τό μηχανοστάσιον τού δεξαμενοπλοίου τών 53.000 τόνων περιελάμβανε τή πρωστήριον μηχανήν B. απλ W., τύπου 84-VT 2 BF-180, έπτακαλινδρον, συνεχούς ύπερησιακής άποδόσεως 14.700 ίππων χαλινωτήριου είς τάς 110 στροφών και προσέτι δύο δηζελογεννητρίας 560 k.w. έκάστην, μίαν στροβιλογεννητρίαν 500 k.w. κινουμένην με τά καυσαέρια και χρησιμοποιουμένην διά τάς έπλων άνάγκας τού πλοίου και με τάς κυριας άντλιας λιπάνσεως, κινουμένην είκ τού σδενονος τού πλοίου διά κοχλιωτής συνδέσεως, δημιοδικής. Αι άντλια αύται παρείχον έπισης άνθρωπον κινήσιν, τό δέ έπαρκη πίεσιν, είς τάς άντλιας ψύξεως διά γλυκός και διά θαλασσίου υδατος.

"Η συνολική μέση κατανάλωσις πετρελαίου μαζεύοντ (φιούελ οίλ) καθ' ολον τό ταξίδιον και δι' άλας τάς άνάγκας ήτο 164 γραμμάρια άνα B.H.P. άνα ώραν, είς δοκιμήν δέ με καύσιμον πετρέλαιον δηζελ άπεδειξεν οικονομίαν κατά 4% περίπου, ήτοι 158 γραμμάρια άνα B.H.P. Τό άπο Μαρακαΐμπο είς Φόλευ ταξίδιον συνεπληρώθη είς 10,6 ήμέρας με μέσην ώριαιαν ταχύτητα 15,25 μιλιών και μέσην κατανάλωσιν 57,5 τόνων φιούελ άνα 24ωρον. Τό συνολικόν δάρος τών έπι τού πλοίου καυσίμων άνηρχετο είς 1340 τόνους, τό δέ δάρος τών μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων είς 1.140 τόνους, ήτοι σύνολον 2.480 τόνοι.

"Έαν ύποτεθει οτι τό άνωτέρω δεξαμενόπλοιον έκινετο με άμποτροβίλους τής αύτης ίσχυος, ή κατανάλωσις του ίπολογηζεται είς 245 γραμμάρια άνα B.H.P. και ώραν και έπομένως είς 85 περίπου τόνους άνα 24ωρον, άπαιτουμένων διά την έκτελεσιν τού ίδιου ταξίδιον με τό αύτό περιθώριον άσφαλειας τού 1980 τόνων καυσίμων. "Έαν δέ ληφθη ύπ' ζψιν οτι, διά μίαν σύγχρονον έγκαταστασιν προώσεως μετά τών δοηθητικών μηχανημάτων, ύπάρχει μία διαφορά δάρους 10% περίπου ύπερ τού άμποτροβίλου (και φυσικά είς δάρος της δηζελομηχανής) τό συνολικόν δάρος μηχανών και καυσίμων είς τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν τού έν λόγω δεξαμενόπλοιού θά ήτο 3.010 τόνοι.

"Έκ της άνωτέρω συγκρίσεως καθίστανται προφανή τά πλεονεκτήματα του δηζελοπλοίου. Παρά τό μεγαλύτερον δάρος τών μηχανών του, μεταφέρει τού περισσότερον φορτίον, ή δέ είς καύσιμα κατανάλωσις του είναι κατά 35% περίπου μικροτέρα. Είς την άνωτέρω συγκεκριμένην περίπτωσιν ύπάρχει οικονομία 81 γραμμάριων άνα 24ωρον, έαν δέ ύποτεθη οτι 27,5 τόνων άνα 24ωρον, έαν δέ ληφθη ύπ' ζψιν οτι, διά μίαν σύγχρονον έγκαταστασιν προώσεως μετά τών δοηθητικών μηχανημάτων, ύπάρχει μία διαφορά δάρους 10% περίπου ύπερ τού άμποτροβίλου (και φυσικά είς δάρος της δηζελομηχανής) τό συνολικόν δάρος μηχανών και καυσίμων είς τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν τού έν λόγω δεξαμενόπλοιού θά ήτο 3.010 τόνοι.

"Έκ της άνωτέρω συγκρίσεως καθίστανται προφανή τά πλεονεκτήματα του δηζελοπλοίου. Παρά τό μεγαλύτερον δάρος τών μηχανών του, μεταφέρει τού περισσότερον φορτίον, ή δέ είς καύσιμα κατανάλωσις του είναι κατά 35% περίπου μικροτέρα. Είς την άνωτέρω συγκεκριμένην περίπτωσιν ύπάρχει οικονομία 81 γραμμάριων άνα 24ωρον, έαν δέ ύποτεθη οτι 27,5 τόνων άνα 24ωρον, έαν δέ ληφθη ύπ' ζψιν οτι, διά τού πλοίου άπαστοις είπει της έπι της αύτης διαδρομής, ή συνολική οικονομία διά τό χρονικόν αύτό διάστημα άνερχεται είς 8.300 τόνους, ήτοι είς 59 με την ίπμη φιούελ οίλ 143/6 κατά τόνων. Λόγω έπισης τού μικροτέρου βάρους τών άπαιτουμένων καυσίμων και τής έκ τού μεγαλυτέρας είς φορτίον μεταφορικής ίκανότητος, έαν ύποθεσωμεν οτι ουάλος Μαρακαΐμπο - Φόλευ άνερχεται είς 50 σελίνια κατά τόνων, προκύπτει κέρδος £ 1.330 κατά ταξίδιον ή £ 18.800 κατ' έτος. Δέν ύπολογίζεται ένταυθα τό κόστος θερμάσεως τού φορτίου, καθαρισμού

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

Established 1960

**NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.**

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone : VI. 9.4563-4

**MONTRÉAL, CANADA**

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

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

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

**GENERAL REPRESENTATIVES:**

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

δεξαιμενών κ.λ.π. διότι, μὲ οιονδήποτε πρωστήριον σύστημα, τὰ ξέσοδα είναι τὰ αὐτά, μὲ μικρὸν ὑπὲρ τῆς δηζελομηχανῆς διαφορὰν διὰ τὰς ἐν πλῷ καταναλώσεις, λόγω τῆς ἐν προκειμένῳ συμβολῆς τοῦ λέθητος καυσαερίων. Παρὰ δὲ τὸ ὅτι αἱ ἡλεκτρογεννήτριαι τοῦ δηζελοπλοίου καταναλίσκουν πετρέλαιον δῆξελ, τὸ μεγαλύτερον κόστος αὐτοῦ πλήρως ἀντισταθμίζεται ἀπό τὴν μικρότεραν κατανάλωσιν τῶν δηζελογεννητριῶν, ἔναντι τῶν ἀτμοστροβιλοκινήτων τοιούτων.

Εἰς δάρος, φυσικά, τῆς δηζελομηχανῆς είναι ἡ μεγαλυτέρα κατανάλωσις ἔλαιων λιπάνσεως, καὶ τὸ μεγαλύτερα ξέσοδα συντηρήσεως. Σημειούται, δῶρος, ἐν προκειμένῳ ὅτι ἡ συνοιλική εἰς ὄρυκτέλαια κατανάλωσις οὐδέποτε ὑπερβαίνει τὸ ἥμισυ γραμμάριον ἀνά ἵππον καὶ ἐπομένων ἡ κατανάλωσις τοῦ 24ώρου, ἀνερχομένη εἰς 150 κιλά, στοιχίζει ἐν 17, ἥτοι εἰς ἐν ἔτος £ 5.100. 'Αφ' ἔτέρου, δάσει στατιστικῶν στοιχείων ἔξι ὀλῶν τῶν ἐν Εὐρώπῃ πλοιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι οἱ μηχανικοὶ τοῦ πλοίου ἔχουν τὴν ἀπαίτουμένην μὲ σην κατάρτισιν καὶ ἔκτελούν τὰς ἔργασίας ἔκεινας συντηρήσεως καὶ μικρο-επισκευῶν, ποὺ συνήθως ἔκτελούνται ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ σκάφους, τὰ ξέσοδα συντηρήσεως τοῦ μηχανοστασίου γενικῶς δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνουν ἡμερσίως τὰ 30 σελδίνια ἀνά χιλιάδα B.H.P.—ἥτοι £ 22 εἰς τὴν συγκεκριμένην μας περίπτωσιν ἡ £ 7.500 κατ' ἔτος.

'Εν τῶν ἀνωτέρω προκύπτουν ἐτήσια ξέσοδα λιπάνσεως, συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν διὰ τὸ δηζελόπλοιον ἡ £ 12.600, ἐνῷ δι' ἀτμοστροβίλου θὰ ἀπτοῦντο μόνον £ 7.000—δάσει ἐπίστις στατιστικῶν στοιχείων ἐκ τῶν ἐν Εὐρώπῃ ἐφοπλιστικῶν γραφείων. 'Η προκύπτουσα οὕτω διὰ τὸ δηζελόπλοιον οἰκονομία ἀνέρχεται εἰς £ 22.700 ἐτήσιως, ἥτοι εἰς 1 σελδίνι καὶ 11 πέννας κατὰ τόννου d.w., χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν ὅτι καὶ τὸ ἀρχικὸν κόστος τῆς δηζελοκινήτου ἔγκαταστάσεως είναι γενικῶς κατά τι μικρότερον τοῦ ἀντιστοίχου κόστους δι' ἀτμοστροβίλου.

'Η συγκριτικὴ κατάτξις τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀνωτέρω μελέτης, δι' ὅλα τὰ πλοῖα ποὺ περιέλαβεν αὐτὴ καὶ δάσει τῶν ἀνωτέρω δοδέντων ταξιδίων, ἔχει ὡς ἀκολούθως, συνάγεται δὲ ἐξ αὐτῆς ὅτι τὸ δηζελόπλοιον κερδίζει 40% περίπου περισσότερα ἀπὸ ὅτι τὸ ίσου μεγέθους στροβιλοκινήτου πλοίον καὶ ἐπομένως ἡ μηχανὴ δῆξελ είναι ἀσυγκρίτως προτιμότερα τοῦ ἀτμοστροβίλου, τούλαχιστον διὰ τὴν κίνησιν φορτηγῶν πλοίων.

#### ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΩΝ

|   |        |        |
|---|--------|--------|
| Διὰ πλοίον μεγέθους τόννων d.w.: 36.000 | 53.000 | 80.000 |
| —Ταχύτης εἰς μίλια καθ' ὥραν            | 15     | 15,25  |
| —Ισχὺς μηχανῆς εἰς B.H.P.               | 11.000 | 14.500 |
| —Αριθμὸς κυκλικῶν ταξιδίων κατ' ἔτος    | 14     | 14,2   |

Διαφοραὶ ὑπὲρ τῶν δηζελομηχανῶν:

|  |        |        |         |
|--|--------|--------|---------|
| —Εἰς ἐτήσιαν κατανάλωσιν καυσίμων, τόννοι  | 6.300  | 8.300  | 11.800  |
| —Εἰς δάρος μηχανῶν καὶ καυσίμων, τόννοι  | 405    | 535    | 740     |
| —Εἰς κόστος καυσίμων κατ' ἔτος £   | 45.500 | 59.500 | 84.500  |
| —Εἰς κέρδος ἐν ναύλων, λόγω μεγαλυτέρας εἰς d.w. χωρητικότητος, κατ' ἔτος £                                | 14.200 | 18.800 | 27.300  |
| —Διαφορὰ ὑπὲρ τῶν ἀτμοστροβίλων, λόγω κόστους δρυκτελαίων καὶ συντηρήσεως, κατ' ἔτος £                     | 4.300  | 5.600  | 8.100   |
| —Συνοιλικὴ διαφορὰ κέρδους κατ' ἔτος ὑπὲρ τοῦ δηζελοπλοίου £   | 55.400 | 72.700 | 103.700 |
| —Η ἀνωτέρω διαφορὰ κατὰ τόννου d.w.  | 2s 2d  | 1s 11d | 1s 9d   |
| —Μέση ἀξία ναυπηγήσεως ἐν Εὐρώπῃ τοῦ δηζελοπλοίου ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοῦ στροβιλοκινήτου, κατὰ ποσοστὸν | 100%   | 91%    | 83%     |

'Η ἐκ τῶν ἀνωτέρω ποικιλίαν προκύπτουσα ὑπεροχὴ τῆς δηζελομηχανῆς μειούται ἀπὸ δύο παράγοντας, τῶν δόποιων ἡ σοδαρότης είναι, βεβαίως, ἀναμφισβήτητος, τὸ δάρος δῶρος τῆς ἔκτιμησεως αὐτῶν ἐπρεάζεται ἐκ καθαρῶν ὑποκειμενικῶν στοιχείων. 'Ο πρῶτος τῶν παραγόντων

## THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. P. A.

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

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ  
ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

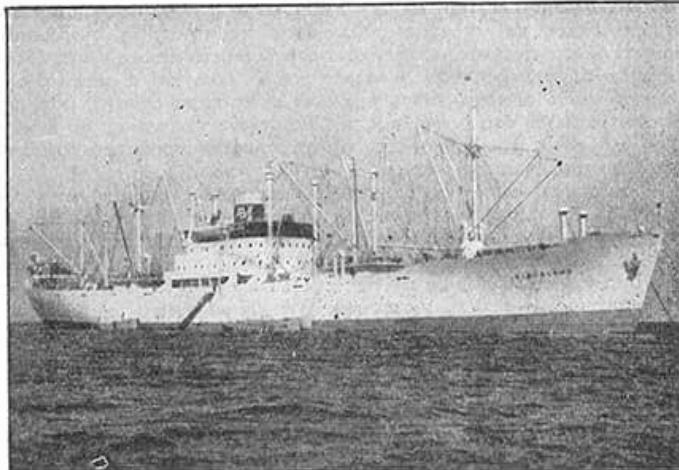
30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"  
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

αὐτῶν είναι τὸ πλήρωμα. Τόσον δηζελομηχανὴ δὸσον καὶ δὲ ἀτμοστροβίλος ἀπαιτοῦν προσωπικὸν εἰδικευμένον, προσεκτικὸν καὶ εὔσυνείδητον, ἐπειδὴ ὅμως δὲ ἀτμοστροβίλος δύναται, μὲ τὴν ὄφειν εἰς τὸν λιμένα, νὰ κρατηθῇ, νὰ ἀφεθῇ ὡς ἔχει καὶ νὰ ἐπανακινήσῃ ἐν νέου κατὰ τὴν ἀναχώρησιν, ἐνῷ δὲ δηζελομηχανὴ ἀπαιτεῖ λεπτομέρη ἐπιθεώρησιν μετὰ κάθε πλούν διαφεύγεις, καθίσταται προφανές, ὅτι τὸ δηζελόπλοιον χρειάζεται πλήρωμα προθύμων νὰ ἐργασθῇ ἐν δρυμῷ, μὲ τὴν τάσιν δὲ «ξεινού» τὸ πλήρωμα.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, ἐκ τῶν συγχρόνων προωστηρίων μηχανῶν τῶν πλοίων, προτάσσεται εἰς τὴν σύντομον αὐτὴν μελέτην δηζελομηχανῆ, καθ' δ συνηθέστερον χρησιμοποιούμενη ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῆς σημερινού.

#### Α' Η ΜΗΧΑΝΗ ΔΗΖΕΛ

'Η ιστορία τῆς μηχανῆς αὐτῆς ὡς μέσου πρωσίεως πλοίων ἀρχίζει τὴν 17η Φεβρουαρίου 1912, ὅταν τὰ Δανικὰ ναυπηγεία Μπουρμάστερ ἔντι Βαΐν παρέδιδον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὸ δηζελοκινήτον φορτηγὸν «Selandia», χωρητικότητος 7.400 τόνων d.w. Τὸ σκάφος ἔφερε δύο ὁκτά-



SOL  
*Always at  
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL."

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

κυλινδρούς τετραχρόνους μηχανάς, άπλης ένεργειας μετά ζυγώματος, κατασκευής B. and W., ισχύος 900 B.H.P. έκαστη εις τὰς 140 στροφές. 'Ολίγους μήνας άργότερον ήρχιζε τὰ ταξίδιά του και τὸ Γερμανικὸν «Monte Peneilo», ναυπηγήθη εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Χόβαλτσερκε, 6.500 τόνων d.w., ἀλλὰ κινούμενον μὲ δύο διχρόνους τετρακαλύνδρους μηχανάς Σούλτζερ, ισχύος 850 B.H.P. έκαστην εἰς τὰς 160 στροφές. (Διάμετρος κυλινδρού 470 χιλιοστά, διαδρομή εμβόλου 680 χιλιοστά, ίπποδύναμις ἀνὰ κύλινδρον 212 ἵπποι, μέση ταχύτης ἐμβόλου ὑπὸ τὴν φόρτον 3,63 μέτρα ἀνὰ δευτερόλεπτον, πίεσις 5 χιλιόγραμμα ἀνὰ τετρ. ἔκαπτον 75 λίτρας ἀνὰ ἵντσαν—βάρος μηχανῆς 90 χιλιόγραμμα ἀνὰ ἵππον). 'Αξιοσημείωτον είναι ὅτι τὸ πλοίον αὐτὸν είργασθη ἀνελπίδως μέχρι τοῦ 1949, ὅτε οἱ μηχανάς του ἀντικατεστάθησαν μὲ καινουργεῖς, καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ ταξιδεύῃ ὑπὸ Βραζιλιανὴν σημαίαν καὶ ὑπὸ τὸ δόνομα «Ascariio Coelio».

Φαίνεται, φυσικά, πρωτόγονος σήμερον ἡ μηχανὴ αὐτὴ δῆξελ καὶ βραδεῖα σχετικῶς ἡ μέχρι καὶ τοῦ 1946 ἔξελιξις της. 'Απὸ τότε, ὅμως, μέχρι σήμερον ἐσημείωσε μιὰν, ἐπαναστατικήν, πράγματι, ἀνοδικήν πορείαν, ὀφειλομένην, κυρίως, εἰς τὰς δελτιωμένας συνθέσεις τῶν μετάλων, εἰς τὰς νέας μεθόδους κατασκευῆς καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν μεθόδων ὑπερφορτίσεως, διὰ τῆς ὁποίας ίδιᾳ ἔξηρασθη ἡ σημερινὴ ἀριστὴ ἀπόδοσις τῆς δηξελομηχανῆς. Εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, σημαντικῶς συνέβαστον αἱ ἔρευναι τοῦ 'Ελεβετικοῦ Οἴκου Brown - Boveri.

#### Η ΥΠΕΡΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΙΣ

Εἶναι γνωστόν, ὅτι διὰ τὴν καύσιν οἰουδήποτε καυσίμου, ἀπαιτεῖται ἡ ἀνάμιξις αὐτοῦ μὲ ἀπολύτως ὠρισμένην ποσότητα δόξυγόνου, ὅπως εἶναι ἔπισης γνωστόν, ὅτι ὁ θάλαμος καύσεως μιὰς μηχανῆς δύναται νὰ περιλάβῃ ὠρισμένην μόνον ποσότηταν ἀέρος, ἐπομένων καὶ δόξυγόνου. 'Ἐπειταὶ οἱ τῶν ἀνωτέρω, ὅτι ἐντὸς ἐνὸς κυλίνδρου μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως, οἰονδήποτε καὶ ἄν εἶναι τὸ μέγεθος αὐτοῦ, ἡ ποσότης τοῦ καυσίμου ποὺ δύναται νὰ καταναλωθῇ, συνεπῶς δὲ καὶ ἡ μηχανικὴ Ισχὺς ποὺ δύναται νὰ ἀναπτυχθῇ, ἐξ αρτὰται ἀπολύτως ἐκ τῆς ποσότητος τοῦ ἐντὸς τοῦ κυλινδροῦ ἀέρος.

Εἰς τὸν κύλινδρον τῆς μηχανῆς δῆξελ, δὲ ἀπὸ γενικῶς εἰσέρχεται συνεπείᾳ τῆς ὑποπλέσεως, ποὺ προκαλεῖται ἐντὸς αὐτοῦ ἐκ τῆς κινήσεως τοῦ ἐμβόλου, καθ' ὃν χρόνον εἶναι ἀνοικταὶ αἱ δαλδίδες εἰσαγωγῆς καὶ ἐπικοινωνεῖ ὡτα τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ κυλινδρου μὲ τὸν ἀτμοσφαιρικὸν ἀέρα. 'Ἐπειδὴ δόμως τὰ ἀνοίγματα ἐκ τῶν ὅποιων εἰσέρχεται δὲ ἀπὸ (δαλδίδες ἢ θυρίδες εἰσαγωγῆς) ἐντὸς τοῦ κυλινδρου ἔχουν περιωρισμένας δυνατότητας, δὲ δόχρονος ποὺ διατίθεται διὰ τὴν ἔξιστορρόπτην τῶν πιέσεων ἐσωτερικῶς καὶ ἐξωτερικῶς τοῦ κυλινδρου εἶναι σαφῶς καθωρισμένος, ἡ πλήρωσις αὐτοῦ δὲ ἀέρος δὲν εἶναι ποτὲ πλήρης. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ἀπὸ τεσαρακονταετίας περίπου, ἐσκέφθησαν μὲ ποιὸν τρόπον θά καθίστατο δυνατὴ ἡ ἐντὸς τοῦ κυλινδρου εἰσόδος μεγαλύτερας ποσότητος ἀέρος, εὑρῶν δὲ ὅτι μόνον διὰ τὸν ἔξαναγκασμόν, σύτος εἴπειν, τοῦ ἀέρος νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν κύλινδρον ὑπὸ πιέσιν μεγαλύτερων τῆς ἀτμοσφαιρικῆς θά ἐπετυγχάνετο τούτο, ἡτοι δὲ ἀέρος ποὺ σήμερον καλούμενον ὑπερτροφοδότησιν (supercharging). Αὕτη δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ μιᾶς τῶν κατωτέρω τριῶν μεθόδων :

α) Διὰ στροβιλούπερτροφοδότησεως ἔξαγωγῆς (exhaust turbocharging) εἰς τὴν ὁποίαν τὰ ἀέρια ἔξαγωγῆς τῶν κυλινδρων κινοῦν στρόβιλον, ἐπὶ τῆς προεκτάσεως τοῦ ἀξονοῦ τοῦ ὁποίου ὑπάρχει περιστροφικὸς φυγοκεντρικὸς ἀεροσυμπιεστής, εἰσάγων ἐντὸς τοῦ κυλινδρου ἀέρα ὑπὸ ὑψηλοτέρων πιέσιν.

β) Δι' ἀνεξαρτήτου ὑπερτροφοδότησεως (independent supercharging), εἰς τὴν ὁποίαν εἰσάγωγῆς ποσότητα τύπου, συμπιεστής, λαμβάνων κίνησιν εἶτε ἐκ τοῦ στροφαλοφόρου ἀξονοῦ τῆς μηχανῆς εἴτε ἀπὸ ἀνεξάρτητον κινητήρα καὶ ὁ ὁποίος συμπιεστής εἰσάγει ἔπισης ἀέρα εἰς τὸν κύλινδρον.

γ) Δι' αὐτούπερτροφοδότησεως (self-supercharging). Εἰς αὐτῆν, τὸ κάτω μέρος τοῦ περιβλήματος τῆς μηχανῆς, ὅπου ὁ στροφαλοφόρος, εἰναι κλειστὸν καὶ οὐτα χρησιμοποιεῖται τὸ κάτω τημῆτα τῶν ἐμβόλων διὰ τὴν ἐμφύσησιν τοῦ ἀναγκαιούντος διὰ τὴν ὑπερτροφοδότησιν ἀέρος. Εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτῆν ὁ ἀπὸ δόηγεται πρῶτον εἰς τὸν κύλινδρον εύρισκομένον πέριξ ἐκάστου κυλινδρου καὶ ἐκεῖθεν ὁ δόηγεται εἰς τὸν κύλινδρον διὰ καταλλήλων θυρίδων ἡ βαλδίδων.

Διὰ τῆς ὑπερτροφοδότησεως καθίσταται δυνατὴ ἡ κατανάλωσις μεγαλύτερας ποσότητος καυσίμου καὶ ἐπομένως ἡ αὔξησης τῆς Ισχύος τῆς μηχανῆς, χωρὶς νὰ αὔξηθον αἱ διαστάσεις τῶν κυλινδρων καὶ συνεπῶς ἐπιτυγχάνεται οἰκονομία εἰς χώρον, εἰς βάρος καὶ ἐπομένως εἰς ἔξοδο

κατασκευῆς καὶ ἐγκαταστάσεως.

Κατ' ἄρχην ἐπετεύχθη ἡ ὑπερτροφοδότησις τετραχρόνων μηχανῶν, αὐτὴ δὲ ἐφημόροθι καὶ εἰς τὰς διχρόνους τοιαύτας, ὅταν κατέστη δυνατὴ ἡ κατασκευὴ πλέον ἀποδοτικῶν συμπιεστῶν, ὡστε νὰ παρέχουν ἀπόλυτον ἀσφάλειαν λειτουργίας, νὰ μὴ χρειάζωνται ἐπίθλεψιν καὶ νὰ προσαρμόζωνται πρὸς τὰς ἐν τῷ πρᾶξι συνθήκας καὶ ἀνάγκας. 'Η διὰ τῆς ὑπερτροφοδότησεως αὔξησης τῆς ἴπποδύναμέως δύναται εἰς τὰς τετραχρόνους μηχανᾶς νὰ φθάσῃ 100%, ἐνῷ εἰς τὰς διχρόνους φθάνει μέχρι 60%, εἰς τὴν τελευταῖαν δύμα περίπτωσιν ἀπαιτεῖται ἡ κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν ὑπερτροφοδότησην αὔξησης καὶ τοῦ βάρους τοῦ διὰ τὴν καύσιν αἱρέσιος, ὅποτε, θεοβαίως, εἶναι ἀναγκαῖα ἡ ψύξης τοῦ βάρους ὅπου διονήση τοῦ σημερινού μηχανῶν δυνατότητης νὰ τοποθετηθῇ εἰς οἰνοδήποτε σημείον τοῦ στροβιλούπερτροφοδότησης.

"Αν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν διὰ τὸν δεκατίας μόλις, ἡ ὑπερτροφοδότησις τῶν μεγάλων διχρόνων μηχανῶν μόλις ἐπετεύχθη τὴν κατὰ 30% αὔξησην τῆς ἴπποδύναμέως, πράγμα ποὺ σημαίνει διὰ τὸ ἡμέση πραγματικὴ πίεσις ἡδύνατο νὰ αὔξηθῃ κατὰ τὸ αὐτὸν ἀκριβῶς ποσοστόν, ἐσυγκρίσει μὲ μηχανᾶς φυσικῆς εἰσπνοῆς καὶ ἐκπνοῆς ἀέρος, εἶναι φανερά ἡ ἐπιτευχθεῖσα πρόδοσις, ἀφοῦ ἐδιπλασιάθη ἡ ἀπόδοσις, ὡστε σήμερον νὰ ἔχωμεν μέσην πραγματικὴ πίεσιν 120 λιτρῶν ἀνὰ ἵντσαν. "Αν ἐπίσης ληφθῇ ὑπ' ὄψιν διὰ τὸν διοκιμάς ἐπὶ τετραχρόνων μηχανῶν ἐπετεύχθησαν πιέσεις μέχρι καὶ 285 λιτρῶν ἀνὰ ἵντσαν, εἶναι προφανεῖς αἱ διά τὸ ἐγγύτατον μέλλον δυνατότητες.

Διὰ τῆς ὑπερτροφοδότησεως ἐπετεύχθη ἡ ἀνάπτυξις Ισχύος πέραν τῶν 2000 ἵππων περίποτε ἀνὰ κύλινδρον, χωρὶς τούτῳ νὰ σημαίνῃ διὰ ἀποτελεῖσθαι ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς τὸ μέγιστον διὸν τῶν δυνατότητων τῆς δηξελομηχανῆς, ἐθεωρήθη δὲ χρήσιμος ἡ πρόταξις τῶν διόλιγων αὐτῶν περὶ ὑπερτροφοδότησεως πληροφοριών πρὸιν ἡ εἰσέλθωμεν εἰς τὴν περιγραφὴν ἐνὸς ἔκαστου τῶν κυριωτέρων σήμερον τύπων δηξελομηχανῶν, ποὺ χρησιμοποιούνται διὰ τὴν πρώτων τῶν πλοίων.

#### Η ΜΗΧΑΝΗ ΣΟΥΛΤΖΕΡ

Κατέχει αὐτὴ προέχουσαν θέσιν, ὅμοια μετά τῆς B. and W., εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν καὶ δικαίως, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν διὰ τὸ πρώτη εἰσήγαγε τὴν διχρόνων μηχανῆν εἰς τὴν πρώτων τῶν πλοίων, πρώτη ἐφήρμοσε τὴν χρῆσιν τοῦ φιούελ διὰ εἰς τὰς δηξελομηχανᾶς ἀπὸ τοῦ 1923 ήδη, πρώτη εἰσήγαγε τὴν ὑπερτροφοδότησην καὶ πρώτη πάλιν ἐδοκίμασε, πρὸ μηλίσ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἀκατεργάστου πετρελαίου (crude oil) ὡς καυσίμου. Εἰς τὸν νῦν κατασκευάζομένων τύπου διχρόνου μηχανῆς Σούλτζερ RD90 ἡ μέση πραγματικὴ πίεσις ηδύνηθη εἰς 8,82 χιλιόγραμμα ἀνὰ τετρ. ἔκαστος μὲ Ισχὺν 2.300 B.H.P. ἀνὰ κύλινδρον. "Ηδη μία τοιαύτη μηχανή, ἐνεκαύλινδρος, ισχύος 20.700 B.H.P., κατεσκεύασθαι ἀπὸ τὴν 'Ιστικαβάζια Χαρίμα τῆς Ιαπωνίας, κατόπιν ἀδείας τῆς Σούλτζερ, διὸ νὰ κινήσῃ ναυπηγούμενα δεξαμενόπλοια 72.000 τόνων d.w. (καὶ τινὰ ἐλληνικά), τὰ δόποια πρόκειται νὰ παραδοθοῦν εἰς τοὺς πλοϊοκτήτας τῶν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς Δεκεμβρίου, ἐνῷ καὶ τὰ σχέδια τοῦ ἔτι νεωτέρου τού πόρου RD56 εἶναι ἐτοιμα καὶ ἀναμένεται ἡ κατασκευὴ μηχανῶν καὶ αὐτοῦ τοῦ τύπου.

Δοθέντος διὰ ἐπετεύχθη ἡδη, εἰς τὰς ἐπὶ τῆς κλίνης δοκιμῶν τῶν ἐργοστασίων καὶ μὲ ὑπερφόρτων, ἡ ἀνὰ κύλινδρον ἐπίτευξις Ισχύος μέχρι 3.000 ἵππων, διὰ τὸν ὁποῖον τὸν ὑπάρχει περιστατική αὐτῆς καὶ διὰ οὐδὲν ἐπίσης τεχνικὸν ἐμπόδιον παρουσιάζει ἡ κατασκευὴ μηχανῶν μέχρι καὶ 12 κυλινδρῶν, εἶναι προφανῆς ἡ ἐπιτευχθεῖσα καταπληκτικὴ πρόδοσις, ίδια δὲν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν διὰ τὸ δεκατίας αἱκόμη, οἱ 10.000-12.000 ἵπποι ἐθεωρούντο τὸ ἀνώτατον δροῦν ἀποδόσεως μιᾶς δηξελομηχανῆς.

Διὰ τῆς ὑπερτροφοδότησεως μεγάλων διχρόνων μηχανῶν κατέστη δυνατὴ ἡ αὔξησης τῆς Ισχύος κατ' ἀρχὰς εἰς 15.000 ἵππους καὶ ἀργότερον, δι' ηδύνημένης ὑπερτροφοδότησεως, εἰς 18.000 ἵππους διὰ δωδεκακαλύνδρους μηχανᾶς. Διὰ νὰ αὔξηθῃ ἐπὶ τετρατέρω τὸ προστιθάμενον εἰς τὸν τομέα ἐκείνον, ποὺ μέχρι πρὸ τριετίας ἀκόμη ἐθεωρεῖται ὡς τὸ ἀναμφισθήτον δασίλειον τοῦ ἀτμοστροβίλου, οἱ κατασκευασταὶ δηξελομηχανῶν κατέφυγον εἰς τὰς μεγάλας διαμέτρους τῶν κυλινδρων καὶ ἐξ αὐτῶν ἡ Σούλτζερ ἐπροτίμησε τὴν διάμετρον τῶν 900 χιλιοστῶν. Κατωρθώθη ὡτα τὸ ἀρχικῶς ἡ ἐπίτευξις Ισχύος 2.000 B.H.P. ἀνὰ κύλινδρον, μὲ τὴν σχετικῶς συντηρητικήν μέσην πραγματικὴν πίεσιν τῶν 7,67 kg/cm<sup>2</sup> (109 PSI), ὡστε εἰς μίαν δωδεκακαλύνδρου μηχανήν νὰ ἔχωμεν 27.600 ἵππους.

('Ακολουθεῖ)

**XRHSTOS SIDERATOS**

## EMPIRE STEVEDORING C°. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

General Agents:

GEORGE CARRAS, INC.

17 State Street  
NEW YORK 4, N.Y.

Cables: CARRASBRO



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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

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

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

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

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

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

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

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

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

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

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

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

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

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

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

ΚΩΝ/ΠΟΛΙΣ : HELLEN 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 άπαντας τους λιμένας του Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Άκτη Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμματί)

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΧΑΛΥΒΟΣ

Η μεγάλη συναγωνιστικότης τών Ιαπωνικών ναυπηγείων πρόκειται περαιτέρω νά ένισχυθή, αν ό νέος τύπος χάλυβος, πού κατεσκευάσθη άπό τήν διομηχαίν· Ισικαδζίμα - Χαρίμα καὶ τὰ Χαλυβουργεῖα τῆς Γιαβάς εχῇ πράγματι τὰς ίδιότητας καὶ τὴν τιμὴν ποὺ ἀναφέρουν οἱ ἀνωτέρω κατασκευασταί του. Πρόκειται περὶ χάλυβος ὑψηλῆς τάσεως ἐφελκυσμοῦ (H.T.S.), εἰς τὸν ὄποιον ἔδθη τὸ ονόματα «WEL-TEEN-100 №» καὶ ὁ ὄποιος προσφέρεται διὰ κατασκευάς δεξαμενῶν ὑψηλῆς πιέσεως, γεφυρῶν καὶ πλοίων εἰδικῶν προορισμῶν, ὡς τὰ πολεμικά.

Ο νέος τύπος χάλυβος ἔχει τάσιν ἐφελκυσμοῦ ὑπερβαίνουσαν τὰ 97-115 χιλιόγραμμα ἀνά τετρ. χιλιοστὸν (62-75 τόνους ἀνά τετρ. ἵντσαν) καὶ σημείον ὑποχωρήσεως ὑπερβαίνον τὰ 90 χιλιόγραμμα ἀνά τετρ. χιλιοστὸν (57 τόνους ἀνά τετρ. ἵντσαν), τιμαὶ αἱ ὄποιαι εἶναι ὑπερδιπλάσιαι τῶν τοῦ συνήθους μαλακοῦ χάλυβος, ἔχοντος τάσιν ἐφελκυσμοῦ καὶ σημείον ὑποχωρήσεως 41-50 χιλιόγραμμα ἀνά τετρ. χιλιοστὸν (26-32 τόνους ἀνά ἵντσαν).

Αἱ, βάσει τῶν ἀνωτέρω χαρακτηριστικῶν, ίδιότητες τοῦ νέου χάλυβος ὑπέρτερον τῶν ἐν χρήσει ἀναλόγων χαλύβων H.T.S. καὶ, φυσικά, ὑπέρτερον κατὰ πολὺ τοῦ χάλυβος, ποὺ χρησιμοποιεῖται σήμερον εἰς τὴν ναυπήγησιν ἐμπορικῶν πλοίων. Ἀναφέρεται ἐπίσης, ὅτι ὁ νέος αὐτὸς χάλυψ, πλὴν τῆς ὑψηλῆς του ἀντοχῆς, ἔχει ὑψηλὴν εἰς θραύσιν ἀντοχὴν (notch toughness), ἀνθίσταται εἰς τὰς ἐκ τῆς ζέσεως φθορὰς καὶ εἶναι λιαν κατάλληλος δι' ἡλεκτροσυγκόλλησιν. Τὸ κόστος παραγωγῆς τοῦ χάλυβος αὐτοῦ λέγεται ὅτι ἐλάχιστον ὑπερβαίνει τὸ τοῦ συνήθους ναυπηγικοῦ χάλυβος, τοῦ δὲ ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς τὸ πλέον ἐνδιαφέρον στοιχεῖον.

Ἡδη ἡ χημικὴ διομηχαίν· Γιαμάτα παρήγγειλε μίαν δεξαμενήν περιεκτικότης 600 κυβ. μέτρων (21.000 κ. πόδες), διὰ τὴν ὄποιον θὰ χρησιμοποιηθῇ χάλυψ τῆς ἐν λόγῳ ποιότητος, ἔαν δὲ τὰ στοιχεῖα ποὺ δίδουν οἱ κατασκευασταί του ἀποδειχθοῦν ἀλληθῆ, ὁ νέος αὐτὸς χάλυψ θὰ ἐκτοπίσῃ ἀσφαλῶς τοὺς ὑπόλειτομένους εἰς ποιότητα χάλυβας τῆς αὐτῆς τιμῆς. Παρὰ δὲ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ναυπηγείας ἐμπορικῶν πλοίων, ἀπαιτούσα χάλυβος ἀνθεκτικόν, ἀλλὰ καὶ σκληρόν, θὰ προετίμη μίαν ποιότητα μὲν μετριώτερα χαρακτηριστικά, αἱ ἔξαιρετικαὶ ίδιότητες τοῦ νέου αὐτοῦ χάλυβος, ἐφ' ὃσον ἡ τιμὴ του δὲν ὑπερβαίνει κατὰ πολὺ τὴν τοῦ σήμερον χρησιμοποιούμενου ναυπηγικοῦ χάλυβος, θὰ προκαλέσουν ἀσφαλῶς μίαν σημαντικὴν μεταβολὴν εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων, διότι θὰ μειωθῇ σοβαρῶς τὸ βάρος αὐτῶν, λόγῳ τῆς μειώσεως τῶν διαστάσεων τοῦ ὑλικοῦ.

Ἡδη, ὁ σήμερον παραγόμενος ναυπηγικὸς χάλυψ στοιχίζει εἰς τὴν Ιαπωνίαν τόσον, ὥστε ἡ διαφορά τιμῆς μεταξὺ ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 60.000 τόνων Δ.Δ. ποὺ ναυπηγεῖται εἰς Ιαπωνίαν καὶ δύοις σκάφους ναυπηγουμένου εἰς Ἀγγλίαν, νά ἀνέρχεται εἰς 100.000 στερλίνας καὶ πλέον, μόνον ἐκ τῆς διαφορᾶς εἰς τὴν τιμὴν τοῦ ἀπαιτηθησούμενου χάλυβος. Ἔαν, ἐπομένως, ὁ νέος χάλυψ ὑποκαταστήσῃ τὸν σήμερον χρησιμοποιούμενον, ἡ Ιαπωνία θὰ καταστῆ πολὺ πλέον ἐπικίνδυνος διὰ τοὺς ἀνταγωνιστάς της τοῦ δυτικοῦ κόσμου.

### ΚΑΙ "ΑΝΑΔΙΠΛΟΥΜΕΝΑ., ΠΛΟΙΑ:

Ἀποτελεῖ θεμελιώδη νόμον τῆς ναυπηγικῆς τὸ ὅτι, ὃσον μεγαλύτερον μῆκος ἔχει ἐν πλοίον, τόσον μεγαλύτεραι εἶναι αἱ ροπαὶ κάμψεως ποὺ αὐτὸ ὑφίσταται, ὅχι μόνον ὑπὸ κυματισμού, ἀλλὰ καὶ εἰς ἡρεμούν ὕδωρ. Ὁ θεμελιώδης αὐτὸς νόμος ἐφαρμόζεται ἐπὶ πάσης δοκοῦ, ὡς εἶναι δὲ γνωστόν, τὸ πλοίον ἀποτελεῖ τὴν μεγαλυτέραν δοκὸν μὲ τὴν ὄποιαν ἀσχολήθησαν ποτὲ οἱ μηχανικοί. Αἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου ροπαὶ κάμψεως δὲν αὐξάνονται ἀναλόγως τοῦ μήκους, ἀλλὰ κατὰ πολὺ μεγαλυτέραν ἀναλογίαν καὶ οὕτω, ἔαν ὑποθέσωμεν ὅτι διπλασιάζεται τὸ μῆκος διθέντος πλοίου, ἡ ὑπὸ κυματισμὸν ροπὴ κάμψεως αὐτοῦ αὐξάνει κατὰ συντελεστὴν πολλαπλασιάζοντα τὸν ἀριθμὸν ἐπὶ 5.

Διὰ τὸν ἀνωτέρω ἀκριβῶς λόγον, οἱ ναυπηγοὶ προσπαθοῦν ἐσχάτως

νά μειώσουν τὸ μῆκος τῶν μεγάλων πλοίων, ὥστε νά ἀποφύγουν τὸ δυσαναλόγως ηὔημένον δάρος αὐτῶν καὶ, ἐπομένως, νά μειώσουν τὸ κόστος κατασκευῆς, ὁφειλόμενον εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ ὑλικοῦ τοῦ πυθμένος καὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος. Εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτὴν ἀποδυομένη, ἡ Σιν Μιτσουμίτις τοῦ Τόκου ἐνεθυμήθη ἐσχάτως τὸ γνωστὸν πλοίον «Κονέκτορ», ναυπηγηθὲν εἰς τὸν Τάμεσιν πρὸ ἑκατὸν καὶ πλέον ἔτῶν, μελετῆσασ τὴν δυνατότητα κατασκευῆς πλοίου ἀποτελουμένου ἐκ δύο τεμαχίων, συνδεομένων μεταξύ των, ὥστε ν' ἀποτελοῦν ἐν «ἀναδιπλούμενον» εἰς τὸ μέσον τοῦ μῆκους του σκάφος. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν αἱ ἐπὶ τῆς δοκοῦ ἀσκούμεναι ἀπὸ τὴν θάλασσαν δυνάμεις θὰ φέρωνται ἀπὸ δύο βραχιτέρας δοκοὺς καὶ ἐπομένως αἱ κοπώσεις θὰ εἰναι πολὺ μικρότεραι.

Φυσικά, ὁ ἔγκαρσίως τοῦ πλοίου διήκων συνδετικὸς ἄξων, θὰ ὑφίσταται πολλὰς κοπώσεις, διότι, εἰς τὴν κατακόρυφον ροπὴν κάμψεως ποὺ ἐνεργεῖ ἐπὶ τίνος πλοίου καὶ ποὺ εἶναι ἡ πλέον σοβαρὰ ἐξ δῶν, θὰ προστεθοῦν δριζόντια ροπαὶ κάμψεως, ποταμοὶ ἡ θάλασσα σούδεποτε ἔξασφαλίζει ιδεώδεις συνθήκας πλού. Ἐκ τῶν προσθέτων αὐτῶν ποτῶν, πλέον ἀξιοσημείωτος εἶναι ἡ δριζόντια, διότι τόσον ἡ θεωρητικὴ δοσον καὶ ἡ πειραματικὴ ἔρευνα ἀπέδειξαν, διότι ἡ ροπὴ στρέψεως (twisting moment) θὰ είναι μᾶλλον μικρά. Ἐνοεῖται, διότι αἱ ἐπὶ ἐνὸς «ἀναδιπλουμένου» πλοίου ἐπιδράσεις τοῦ διατοιχισμοῦ, προνευστασμοῦ κ.λ.π. δέν είναι ἀπίθανον νὰ δημιουργήσουν καταστάσεις μῆλανεμόνεας, ἀλλὰ πάντως, εἰς τὸ παρόν στάδιον τῶν μελετῶν, εἴ εἰνιούτων πλοίον τὸ ἔχη σοβαρὰν ἐπίδρασιν ἡ δριζόντια ροπὴ κάμψεως, διότι ὁ συνδετικὸς ἄξων ἔχουμενει, κατά τινα τρόπον, μόνον τὴν κατακόρυφον ροπὴν. Ἰδεώδης λύσιν θὰ ἀπέτελει εἰς τρόπον συνδέσεως τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου, ἐπιτρέπων ἐλευθερίαν κινήσεων ἐπὶ τριῶν ἐπιπλέοντος, κάποιο είδος δηλαδή συνδέσμου «ball - απὸ σκελετό», ἀλλὰ αἱ μηχανικαὶ δυσκολίαι τῆς κατασκευῆς ἐνὸς τοιούτου συνδέσμου είναι προφανέστατα μεγισταὶ.

Δέν είναι ἀπίθανον, διότι ὁ ἔγκαρσίως διήκων δριζόντιος ἄξων συνδέσεως ἀσφαλῶς θὰ προκαλέσῃ περισσότερα προβλήματα ἀπὸ τὸ ἀντίστοιχον κέρδος ἐκ τῆς οἰκονομίας δάρους ὑλικῶν καὶ ἐπομένως ἡ ιδεά αὐτῆς δοκιμασθῆ πρώτων ἐν τῇ πράξει μὲ μικρόν τι πλοίον, διότε διὰ τῆς εἰς καταλληλού σημεία τοποθετήσεως εἰδικῶν μετρητῶν κοπώσεων νά μετρήθη πρώτων τὸ μέγεθος, τὸ εἶδος καὶ τὸ ἀποτέλεσμα ἐκάστης δυνάμεως αἱσκούμενης ἐπὶ τοῦ σημείου συνδέσεως.

Οἱ σχόντες τὴν ιδέαν λέγουν, διότι εἰς συνδετικὸς ἄξων διαμέτρου ἡμίσεος μέτρου (20 ἵντσαν), καταλλήλως ἐδραζόμενος, είναι ἐπαρκῶς ισχυρός διὰ ν' ἀνθέξῃ εἰς τὰς δριζόντιας κοπώσεις ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 130 χιλ. τόνων Δ.Δ. καὶ διότι ἡ πέριξ περιοχὴ δύναται εύκολως νά ἐνισχυθῇ, ώστε νά δέχεται τὰς ἐξ ἀντιδράσεως ἐκ τοῦ ἄξονος δυνάμεις.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἐν λόγῳ σκέψεως φαίνεται δύσκολος, ἀλλ' οὐχὶ καὶ ἀδύνατος, πολλὰ δημιουργήματα πρέπει νὰ λυθοῦν προηγουμένως, ἐκ τῶν ὄποιων, ἀσφαλῶς, οὐχὶ μικρότερον είναι τὸ πρόβλημα τῆς συνδέσεως τῶν διαφόρων σωληνώσεων, ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων κ.λ.π. μεταξὺ τῶν δύο τμημάτων.

### ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΙΔΙΚΟΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ

Ἄποδειχθεὶς πλέον ἐκ τῆς πείρας, διότι τὸ φυσικὸν ἀέριον είναι ἐν ἀξιόλογον καὶ οἰκονομικὸν καύσιμον — ἀπρόσιτον ὅμως διὰ τὰς στερούμενας πηγῶν ἀερίου χώρας, μὲ συνέπειαν τὴν ἀθρόαν κατασκευῆς ἀγάων μεταφορᾶς αὐτοῦ, ιδίας εἰς τὴν θορειοσμερικανικὴν ἡπειρον. Είναι δημιουργόντον, διότι ἐν πλήρες δίκτυον ἀγάων ἐκ τῶν πηγῶν τοῦ ἀερίου εἰς τὰ κέντρα καταναλώσεως, ἔχει πειρασμένας ἐν τῇ πράξει δυνατότητας, λόγῳ τῶν τεχνικῶν δυσχερειῶν, τοῦ ἀπαιτουμένου μακρού χρόνου ὡς καὶ τῆς δαπανῆς κατασκευῆς — χωρὶς νά ὑπολογίσωμεν τὴν πρακτικὴν ἀδυναμίαν τῆς κατασκευῆς ἀγάων διηπειρωτικῆς, οὕτως εἴπειν, μεταφορᾶς.

Αἱ δυσχέρειαι αὐταὶ ὑπέβαλον εἰς τὸν Πρόδεδρον τῆς ἑταίριας κρέατος τοῦ Σικάγου Λαγουρ and Co ἀπὸ τοῦ 1951 ἡδη τὴν ιδέαν τῆς ὑπὸ ὑγροποιημένην μορφὴν μεταφορᾶς τοῦ ἐν λόγῳ ἀερίου δι' εἰδικῶν δεξαμενο-

## A D E N

### THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS"

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

Affiliated with :

**RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.**  
KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

πλοίων: «Η πρακτική αυτή λύσις είναι έδασσισθη είς τὴν ιδιότητα τῶν φυσικῶν ἀερίων, ὡς είναι τὸ μεθάνιον, νὰ ὑγροποιούνται δῖται ψυχθοῦν εἰς τὴν θερμοκρασίαν τῶν —258° F., ὅπερ καὶ καταλαμβάνουν τὸ 1/600 μόλις τοῦ χώρου ποὺ κατελάμβανον εἰς ἀεριώδη κατάστασιν. Οὕτω ὑγροποιημένον, τὸ μεθάνιον δύναται νὰ διατηρῇ ἀποθήκευμένον ἐπὶ πολλὰ ἔτη ἀκινδύνως, ἔγεννάτο δῆμαρ τὸ σοφαρὸν πρόδηλημα τῆς διατηρήσεως εἰς τὴν λίαν χαμηλὴν αὐτὴν θερμοκρασίαν τόσον τοῦ ἀποθήκευμένου, δῖον καὶ τοῦ ὑπὸ μεταφορὰν ἀερίου. Αἱ δυσχέρειαι διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν ἡσσα σχετικῶς μικραί, διὰ τὴν δευτέραν δῆμαρ ἔχειάσθη νὰ ὑπερπιδηθοῦν πολλὰ ἐμπόδια μέχρις ὅτου καταστῇ δυνατὴ ἡ μεταφορὰ τοῦ πρώτου φορτίου ὑγροποιημένου μεθάνιον ὑπὸ τοῦ εἰδικοῦ πρὸς τοῦ μετασκευασθέντος σκάφους τῆς Royal Dutch Shell «Methane Pioneer», 5.058 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, ἐπιτευχθεῖσα μόλις πρὸ δύο ἔτῶν:

«Ἡ ἔκτοτε κτηθεῖσα πείρα καὶ τὸ ἔξαιρετικῶς χαμηλὸν κόστος τοῦ ἀερίου αὐτοῦ, ζωηρὸν προεκάλεσαν τὸ βρετανικὸν ἔνδιαφέρον, ὃ δὲ Βρετανὸς ὑπουργὸς τῆς Ἐνέργειας κ. Richard Wood, παρὰ τὰς ἐν προκειμένω ἀντιρρήσεις τοῦ Ἐθνικοῦ Ὀργανισμοῦ ἀνθρακος, κατήρτισε τὸ 1961 πλήρες πρόγραμμα, εἰς τὸ ὅποιον ἐδόθη ἀπόλυτος προτεραιότης καὶ τὸ ὅποιον συνίστατο ἕκ τῶν κατωτέρω ἐνεργειῶν:

1.— «Ὑπογραφὴ συμφωνίας μὲ τὴν ἔταιριν εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκει ἡ δευτέρα εἰς τὸν κόσμον πλουσιωτέρα πηγὴ φυσικοῦ ἀερίου Hassi R' Mell τῆς Ἀλγερίας, δι' ἡς αὐτὴν θὰ προμηθεύῃ ἑκατὸν ἑκατομμύρια κυβικοὺς πόδας φυσικοῦ ἀερίου ἡμερησίων εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

2.— «Παραγγελία δύο εἰδικῶν δεξαμενοπλοίων, τοῦ ἑνὸς εἰς τὰ ναυπηγεῖα Vickers τοῦ Barrow καὶ τοῦ δευτέρου εἰς τὰ ναυπηγεῖα Harland and Wolff τοῦ Belfast. Ἀμφότερα τὰ ναυπηγεῖα ὑπεχρεούντο νὰ συνεργασθῶν διὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν τελικῶν σχεδίων τοῦ καταλληλοτέρου τύπου πλοίου.

3.— «Κατασκευὴ εἰδικῶν ἐγκαταστάσεων ὑγροποιήσεως εἰς Port Arzew, πλησίον τοῦ Ὀράν, ὅπου τὸ ἀερίον διοχετεύεται δι' ἄγνωστον ἕκ τῶν πηγῶν τῆς Σαχάρας, καὶ εἰδικῶν ἐγκαταστάσεων ἐκφορτώσεως καὶ ἀποθήκευσεως εἰς Canven Island, παρὰ τὸ «Εσσεξ τῆς Ἀγγλίας. Ἐκεὶ τὸ μεθάνιον θὰ μεταβάλλεται ἐκ νέου εἰς ἀερίον καὶ διὰ εἰδικοῦ δικτύου ἄγνωστον, διαμέτρου 8 ίντσῶν, θὰ κατανέμεται εἰς τὰ καταναλωτικὰ κέντρα τῆς Ἀγγλίας.

«Ἡδη τὸ πρώτον τῶν δύο αὐτῶν εἰδικῶν ἀδελφῶν σκαφῶν, τὸ «Methane Princess», καθειλκύσθη εἰς τὰς ἀρχὰς Ἰουλίου εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βίκερς, τὸ δὲ δεύτερον θὰ καθειλκύσθῃ εἰς Μπέλφαστ τὸν Σεπτέμβριον.

Τὰ σκάφη αὐτὰ ἔχουν διπλῶν περιβλήματα, μὲ τρία κύτη, χωριζόμενα διὰ κόρφερταμας, ἐντὸς δὲ ἑκάστου κύτους θὰ περιέχεται ἀνά μία εἰδικὴ ἔξι ἀλουμινίου δεξαμενὴ φορτίου. Ο μεταξὺ τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν καὶ τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου χώρος, θὰ καταλαμβάνεται, ἐν μέρει, ἀπὸ Ισχυροτάτην μόνωσιν, ἐκαστον δὲ πλοϊον ἔχει τὸ αὐτὸ μέγεθος μὲ σύνθετες δεξαμενόπλοιον 28.000 τόννων Δ.Β., δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ 12.000 τόννους ὑγροποιημένου μεθανίου. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα θὰ κινοῦνται μὲ ἀτμοστροβίλους, ἀναπτύσσοντα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 17 μιλίων, τόσον δὲ ἡ γέφυρα δύον καὶ τὰ διαμερίσματα εύρισκονται εἰς τὴν πρύμνην, δῆπον καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Ἰσχυρὰ ψυκτικὴ ἐγκατάστασις θὰ διατηρῇ τὴν ἀπαιτουμένην χαμηλὴν θερμοκρασίαν τῶν —258° F., ἡ αὐτὴ δὲ θερμοκρασία διὰ διατηρῆται καὶ εἰς τὰς ισχυρῶς μεμονωμένας, σωληνῶσεις τῶν λιμένων φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, αἱ ὁποῖαι θὰ συνδέωνται μὲ τὰς δεξαμενάς τοῦ πλοίου πρὸς διεξαγωγὴν τῆς φορτοεκφορτώσεως.

«Ἡ κατασκευὴ ἑκάστου πλοίου ἔστοχίσει τρισήμισυ περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν, τὸ συνολικὸν δῆμαρ κόστος ἀσφοτέρων τῶν πλοίων θὰ ἀνέλθῃ εἰς δέκα περίπου ἑκατομμύρια στερλίνας, λόγῳ τῶν δαπανῶν διὰ τὰς μελέτας καὶ τὰ πειούματα ποὺ προηγήθησαν τῆς κατασκευῆς. Διὰ μόνον τῶν δύο αὐτῶν δεξαμενοπλοίων καλύπτονται τὰ 12% τῶν συνολικῶν εἰς φωταέριον καὶ φυσικὸν ἀερίον ἀναγκῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, διὰ τῆς δαπάνης τοῦ σχετικῶς μικροῦ ποσοῦ τῶν 18.000.000 στερλινῶν, ὃ δὲ Βρετανὸς καταναλωτῆς θὰ πληρώνῃ 27 μόνον δραχμὰς διὰ χιλίους κυβικοὺς πόδας μεθανίου, ἔναντι τῶν 48 δραχμῶν ποὺ ἐπλήρωνε μέχρι τοῦδε δι'

«Ἐκαστον φορτίον ποὺ θὰ μεταφέρῃ τὸ καθειλκυσθὲν πλοίον θὰ ἐπαρκῇ διὰ τὰς ἐπὶ ἐν ἔτος ἀνάγκας εἰς δέριον τοῦ πληθυσμοῦ μᾶς πόλεως ἑνὸς ἑκατομμυρίου κατοίκων, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι διὰ μόνον τῶν δύο αὐτῶν πλοίων καλύπτονται αἱ ἐπείγουσαι ἀνάγκαι τῆς Βρετανικῆς βιομηχανίας καὶ μειούνται αἰσθητῶς τὸ κόστος παραγωγῆς.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους, συζητεῖται ηδη ἡ ἴδρυσις ἀναλόγου συστήματος μεταφορᾶς καὶ διανομῆς εἰς τὴν Ἰταλίαν, τὴν Ἐλβετίαν καὶ τὴν Γερμανίαν.



## HARBOR, COASTWISE AND DEEP - SEA TOWAGE

Moran - with the best tug fleet ever assembled - is the answer to quick, expert and economical service for docking, undocking and moving ships in New York Harbor. The company's powerful deep sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

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

AGENTS IN: England, Scotland, Norway, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Germany, Spain, Italy.

## MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, NEW YORK, CABLE: "MORANTOW."

*The Best in the Business*

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ατύχημα έπισυμβάν εἰς έργατην λιμένος ἐπί τῆς προκυμαίας.
- Εύθυνη τού πλοίου.— 'Υφίσταται οὐ μόνον διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου συμβαίνοντα ἀτυχήματα — "Εννοια ἀναξιοπλοίας τοῦ πλοίου.— 'Αμέλεια πλοιοκτήτου ίδρυεται ἐκ τῆς ἐκφορτωσεως κακῶς συσκευασμένου καὶ διαρρέοντος φορτίου.— Μειοψφία.

'Η τὴν εύθυνη τοῦ πλοιοκτήτου ίδρυουσα ἔννοια τῆς ἀναξιοπλοίας (unseaworthiness) δὲν περιορίζεται αὐστηρῶς ἐπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου. 'Αναξιοπλοῖον τοῦ πλοίου δύναται καὶ ἐκτὸς αὐτοῦ νὰ ίδρυσῃ εύθυνη τοῦ πλοιοκτήτου. Οὕτω ἔκρινε προσφάτως τὸ 'Ανώτατον Δικαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐν τῇ ὑποθέσει Frederico Gutierrez κατὰ Waterman Steamship Corporation.

'Ο ἐνάγων, ἔργατης λιμένος, ἀσχολούμενος μὲ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ἄπαντας περιορίζεται αὐστηρῶς ἐπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου. 'Αναξιοπλοῖον τοῦ πλοίου δύναται καὶ ἐκτὸς αὐτοῦ νὰ ίδρυσῃ εύθυνη τοῦ πλοιοκτήτου. Οὕτω ἔκρινε προσφάτως τὸ 'Ανώτατον Δικαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐν τῇ ὑποθέσει Frederico Gutierrez κατὰ Waterman Steamship Corporation.

'Η ἀνάγων, ἔργατης λιμένος, ἀσχολούμενος μὲ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ἄπαντας περιορίζεται αὐστηρῶς ἐπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου. 'Αναξιοπλοῖον τοῦ πλοίου δύναται καὶ ἐκτὸς αὐτοῦ νὰ ίδρυσῃ εύθυνη τοῦ πλοιοκτήτου.

Οἱ πλοιοκτῆται ἡσκήσαν ἔφεσιν κατὰ τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως καὶ τὸ 'Αμερικανικὸν 'Εφετείον ἔξηφάνισε τὴν πρωτοδίκον ἀπόφασιν, δεχθὲν ὅτι οἱ πλοιοκτῆται οὔτε ἡσκουν, οὔτε ἡδύναντο νὰ ἀσκήσουν ἔλεγχον ἐπὶ τῆς προκυμαίας. 'Εδέχθη ἐπίσης, ὅτι ἡ εύθυνη τῶν πλοιοκτήτων δὲν ὑφίσταται, διότι τὰ δσπρια ἥτο ἀστοια δυνατόν νὰ χυθῶσιν ἐπὶ τῆς προκυμαίας, ἔξι ἀμελείας τῶν πλοιοκτήτων καὶ ἐπὶ τῆς ἀναξιοπλοίας τοῦ σκάφους.

Κατόπιν τούτου ἡ ὑπόθεσις ἡχητὴ ἐνώπιον τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου τῶν Η.Π.Α. 'Εκεὶ, αἱ γυνώμαται διηρέθησαν. 'Η πλειοψφία, ταχεῖσα κατὰ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως τοῦ 'Εφετείου, ἔκρινεν ὅτι τὸ ἐπιχειρηματικὸν πλοιοκτήτων περὶ τοῦ ὅτι δὲν ἡθύνοντο δι' ἀτύχημα ἐπισυμβάν ἐπὶ τῆς προκυμαίας καὶ οὐχὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου, δὲν ἦτο δάσιμον, διότι ὁ νόμος τοῦ 1948, δι' οὐ ἐπεξετάθη εἰς Πόρτο - Ρίκο ὁ 'Αμερικανικὸς νόμος περὶ ναυτικῆς δικαιοδοσίας, ὅριζει ρητῶς ὅτι τὰ πλοῖα εὐθύνονται διὰ ζημιῶν ἢ τραυματισμῶν καὶ ἂν ἀκόμη ἢ ζημιά ἢ ὁ τραυματισμὸς ἐτελεσιοργήθησαν εἰς τὴν ξηράν.

'Ωσαύτως, ἀπερρίφθη τὸ ἐπιχείρημα τῶν πλοιοκτήτων, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ διάταξις ὅρף τραυματισμὸν προενθύνεται ὑπ' αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου ἢ τμήματος αὐτοῦ, ὡς π.χ. δοάκις ἢ ἐλαττωματικοῦ φορτωτήρος πίπτει ἀπέρριψε τὸ Δικαστήριον, ὡς μὴ στηριζομένην εἰς τὸν Νόμον.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν εύθυνην, ἡ κρατήσασα γνώμη ἔκρινεν ὅτι αὕτη συνίστατο εἰς τὸ ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἐπέτρεψε νὰ ἐκφορτωθῇ τὸ φορτίον ἐξ ἐλαττωματικῶν ἢ ἐπικινδύνων σάκκων. Οὗτος εἶχε προσωπικήν καὶ ἀμεταδίβαστον ὑποχρέωσιν καταβολῆς ἐπιμελείας ἔναντι τοῦ λιμενεργάτου, συνισταμένην εἰς τὴν μὴ δημιουργίαν ἐπικινδύνων συνθηκῶν δι' αὐτόν. Τὴν ὑποχρέωσιν ταῦτην παραμελήσας, κατέστη νόμωφ ύποχρεως εἰς ἀποζημίωσιν αὐτοῦ τραυματισθέντος.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀναξιοπλοίαν, ἐτίθεντο κατὰ τὴν πλειοψφούσαν γνώμην δύο ἐρωτήματα : 1) 'Η χρήσις σάκκων ἐλαττωματικῶν συνίστα ἀναξιοπλοίαν; 2) 'Η πλάσματι τοῦ νόμου ἔξυπακουούμενη ἐγγύησις τοῦ πλοιοκτήτου περὶ τῆς ἀξιοπλοίας τοῦ σκάφους, ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τῶν λιμενεργατῶν εἰς τὴν προκυμαίαν, ὅπου ἐκφορτώνεται τὸ φορτίον;

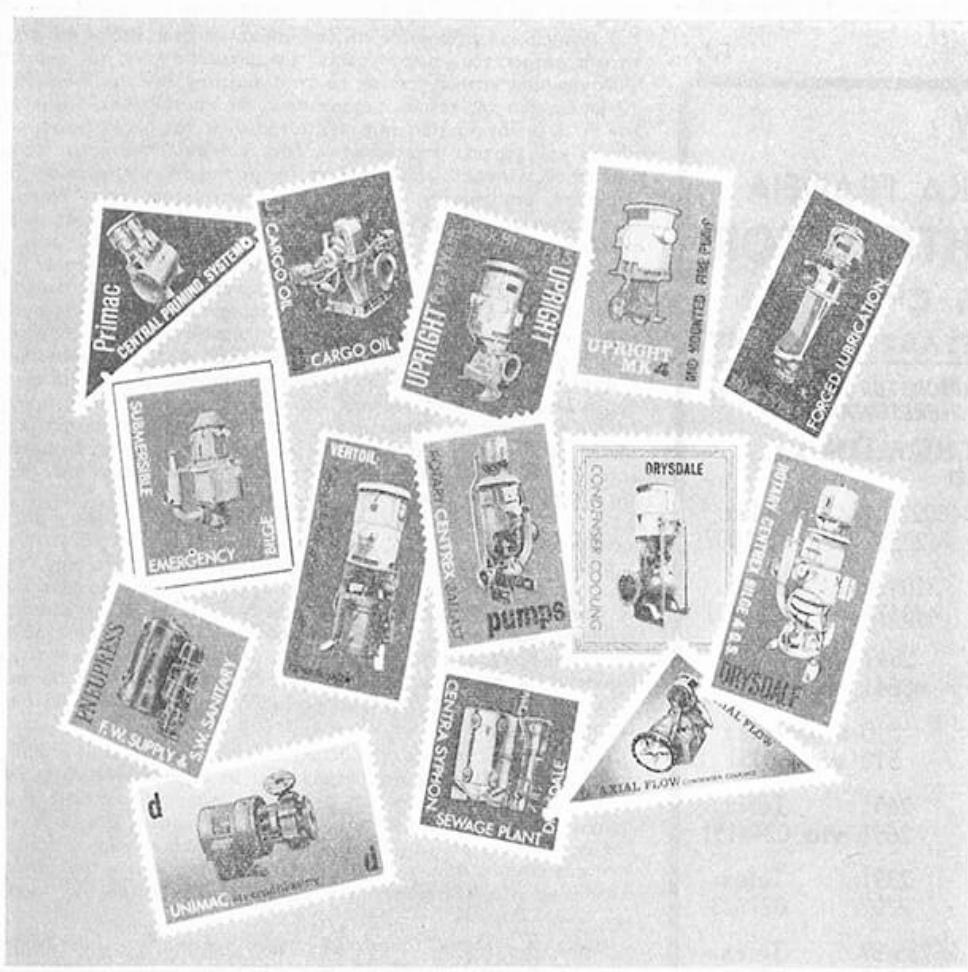
Εἰς τὸ πρῶτον ἐρώτημα προσήκεν καταφατικὴ ἀπάντησις. "Εχει ηδη κριθῆ ὅτι ἡ ἀξιοπλοία δὲν περιορίζεται εἰς τὴν ἰκανότητα τοῦ πλέειν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν. Θίγει καὶ τὴν ἰκανότητα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. "Εχει ηδη ἐπιδικασθῆ ἀποζημίωσις υπὲρ λιμενεργάτου τραυματισθέντος, διότι ὑπεχώρησε, λόγω κεκρυμμένου ἐλαττωματικοῦ, ἐν κιβώτιον ἐφ' οὐ εἶχεν ἀναβῆ.

Αἱ προηγηθεῖσαι ἀποφάσεις καθιέρωσαν τὴν διδασκαλίαν, ὅτι ἡ ἀξιοπλοΐα σημαίνει ὅτι πᾶν δι', τι ἀφορᾶ τὸ πλοίον, ἀκόμη καὶ τὰ περιέχοντα τὸ φορτίον κιβώτια ἢ σάκκοι, δέοντα νὰ ὧσιν εὐλόγως κατάληπα δι' δι' σκοπὸν προορίζονται. 'Ο πλοιοκτήτης, ἀποδεχόμενος φορτίον ἐντὸς ἐλαττωματικῶν ἀπόδοσείων ἢ ἀνεχόμενος νὰ καταστώσῃ ταῦτα ἐλαττωματικά, ἀναλαμβάνει τὴν εύθυνην διὰ τὸν ἐντεύθεντον τραυματισμὸν τῶν ναυτικῶν ἢ τῶν ὑποκαθιστῶν τούτους (Σημ. N.X). 'Υπομιμήσκεται ἐνταῦθα ὅτι, κατὰ τὴν ἀμερικανικὴν νομολογίαν, ὁ δικαιολογητικὸς λόγος τῆς παρεχομένης εἰς τοὺς λιμενεργάτας ἐνόμου προστασίας ἔναντι τοῦ πλοίου, ἀνάγεται εἰς τὸ ὅτι οὔτοι ἐκτελούσι νῦν τὴν φορτοεκφόρτωσιν τοῦ πλοίου, ἐργασίαν ἄλλοτε ἐκτελούμενην υπὸ τοῦ πληρώματος.

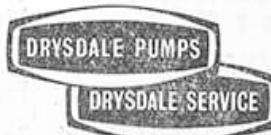
Καὶ εἰς τὸ δεύτερον ἐρώτημα ἀπάντησε καταφατικῶς ἡ πλειοψφούσα γνώμη, κρίνασα ὅτι τὸ δόγμα τῆς ἐπὶ τῆς ἀναξιοπλοίας εύθυνης, ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ τῶν λιμενεργατῶν, εἴτε οὔτοι εύρισκονται ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἴτε εἰς τὴν ξηράν.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους, ἀνήρεθη ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Εφετείου καὶ ἐπεκυρώθη ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις.

'Ἐνδιαφέρουσα ὅμως ὑπῆρξε καὶ ἡ γνώμη τῆς μειοψφίας (δικαστής HARLAN). Διεφώνησεν οὗτος καὶ ὡς πρὸς τὴν προσδοθεῖσαν εἰς τὴν φορτίον καὶ τραυματίζει τὸν ἐργάτην. Τοιαύτην συστέλλουσαν ἐρμηνείαν ἀναξιοπλοίαν ἔννοιαν καὶ ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῆς εύθυνης. "Εκρινεν ὅτι ἀξιοπλοΐα σημαίνει ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιοκτήτου νὰ παράσχῃ πλοίον



The  
stamp  
of  
quality  
in  
marine  
pumping



DRYSDALE SERVICE

εύλογως κατάλληλον δι' ὃν σκοπὸν προορίζεται, ήτοι στεγανόν, ἀνθεκτικόν, διασθέτον ἀπαντά τὰ διά τὸν πλοὺν ἐφόδια καὶ ἐπηγρωμένον μὲν ίκανούς ἄνδρας καὶ ἀξιωματικούς. "Ηδη ἡ ἔνωια αὐτὴ ἐπεκτείνεται καὶ τροποποιεῖται ἀπαραδέκτως εἰς ἀπόλυτον ὑποκρέωσιν τοῦ πλοιοκτήτου, καλύπτουσαν συνθήκας μεταβατικάς, ἀνακυψάστας μετα τὴν ἔναρξην τοῦ πλοῦ. Αἱ ὑπὸ τῆς μειοφήφιας μημνουεθεῖσαι ἀποφάσεις — καίτοι οὐχὶ πειστικαὶ — ἐτούτοις δὲν ἄγοντα πέραν τοῦ πλοίου καὶ τῶν παρακολουθημάτων αὐτοῦ καὶ πρέπει νὰ τονισθῇ ὅτι αἱ ἐν λόγῳ ἀποφάσεις ἐστηρίχθησαν κυρίως οὐχὶ ἐπὶ τῆς ἀναξιοπλοΐας, ὅλῃ ἐπὶ τῆς ἀμελείας τοῦ πλοιοκτήτου μη ἔξετάσαντος τὴν κατάστασιν τοῦ φορτίου, πρὸ τῆς φορτώσεως. Αἱ κρίσεις τῶν ἐν λόγῳ ἀποφάσεων ἐπὶ τῆς ἀναξιοπλοΐας ἦσαν σαφῶς obliter dicta καὶ δὲν ἐπρεπε νὰ ἐπερέσσωσι τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν, εἰς ἣ τὸ πρόβλημα τῆς ἀναξιοπλοΐας ἐτέθη σαφῶς καὶ εύθεως.

"Οσον άφορά τὸ ζῆτημα τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν κατάστασιν τοῦ φορτίου, ὁ δικαστής HARLAN διεύπωσε τὴν γνώμην, ὅτι ίια ἀχθῆ τις εἰς παραδοχὴν τῆς εὐθύνης του, ἔδει τὸ Δικαστήριον τῆς οὐσίας νὰ είχε κρίνει εὐθέως, ὅτι οὗτος ἐγνώριζεν ἡ ὕφειλε νὰ γνωρίζῃ τὴν ἐλαττωματικήν κατάστασιν τοῦ ἐκφορτωμένου φορτίου. 'Αλλά, εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν, τὸ Δικαστήριον τῆς οὐσίας ἔκρινεν ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ηὐθύνετο δι' ἀμέλειαν, διότι ἐπέτρεψε νὰ ἐκφορτωθῶσι σαθροὶ ἡ ἐσχισμένοι σάκκοι, διότι ἐγνώριζεν ἡ ὕφειλε νὰ γνωρίζῃ τὸν μέλλοντα νὰ ἐπακολουθήσῃ ἐντεῦθεν τραυματισμόν. 'Η κρίσις δόμας αὕτη παρέρχεται τὸ βασικὸν ἔρωτημα, ἐάν τοῦ πλοιοκτήτης ἐγνώριζεν ἡ ὕφειλε νὰ γνωρίζῃ τὴν κατάστασιν τῶν σάκκων.

Καὶ ἄν δῆμος ἀκόμη ὑποτεθῆ διὶ εἰχεν οὕτω κριθῆ ἢ οὐδέσι ὑπὸ τῆς πρωτοδίκου ἀπόφασεως, πάλιν ἢ ἀπόφασις θάξ ἐστηρίζετο ἐπὶ μὴ ἀποδειχθέντων πραγμάτων, διότι ἀπεδειχθή κατὰ τὴν πρωτοδίκου ἀπόφασιν, διότι περὶ τῆς καταστάσεως τῶν σάκκων ἔλαβε γνώσιν μόνον ἡ ἑταιρία, ηττις ἔνηργος ἦκει ἐκφόρτωσιν, τοῦ πλιοκήτου ή τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων μὴ παρισταμένων καὶ μὴ λαβόντων γνώσιν.

Ούτω, τόσον ἀπό ἀπόψεως ἀξιοποίοις, δύσον καὶ ἀπό ἀπόψεως εὐθύ-  
νης ἔξι ἀμελείας, ἔδει νὰ ἐπικυρωθῇ ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου.

Σημείωσις «N. X.»:

Ἐξόχως ἐπικίνδυνος διὰ τὴν ναιτιλίαν ἡ εύρυτάτη ἐμρησία τῆς ἐννοίας τῆς ἀξιοποίιας, εἰς ἣν προέδη ἡ κρατήσασα γνώμη τοῦ Ἀνωτάτου Δικαιοστηρίου. Ἄλλοι μόνον ἔχουν ὁ πλοιοκτήτης θεωρηθῆ ὡς ἐγγύωμενος τὸ ἀξιόπλουν καὶ τὸ φορτίον ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεων. Καὶ ὃ πλέον συνετός μεταφορεύς ὄντανεται νὰ μεταφέρῃ φορτίον εἰς σάκους, χωρὶς νὰ σχισθῶσι τινές, ίδιας κατά τὴν ἐκφόρτωσιν. Ἡ ἐπέκτασις τῆς εὐθύνης αὐτοῦ διὰ τὰ συμβαίνοντα λόγῳ τοῦ χυθέντος φορτίου εἰς τὴν προκυμαίαν, είναι αὐθαίρετος καὶ ὅπως τονίζει ἡ μειοψφρία στηρίζεται εἰς ἀπλλήλους σκέψεις προεδροθεισῶν ἀποφάσεων, μὴ ἀπασχοληθεῖσῶν εἰδέσθαι μὲν τὰ πρόβλημα.

51K

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
**ORIENT FRACHTKONTOR**

**ΑΙΓΑΙΟΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY**

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

# **ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ναύλωσις.— Ἐνιαυσία παραγραφὴ τῶν ἀξιώσεων δι' ἀπώλειαν ἢ ζημίαν τῶν μεταφερομένων εμπορευμάτων.— Ἀνενεργὸς ὅπου ἐπὶ ἀπώλειας πλοίου καὶ φορτίου, ματαιούται ἡ ἔναρξις τῆς ἐνιαυσίας παραγραφῆς, ἀρχομένης ἀπὸ τῆς τελικῆς ἐκφόρτωσεως τοῦ φορτίου.— Υπαγωγὴ εἰς τὴν παραγραφὴν τοῦ κοινοῦ δικαίου.

Η ένιαυσία ἀποκλειστική προθεσμία, ή ἀρχομένη, κατά τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης, μετά τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου καὶ ὄρωσα τὰς ἀπαιτήσεις διὰ ζημιᾶς ἡ ἀπώλειαν τοῦ φορτίου, ἀπετέλεσε τὸ ἀντικείμενον προσφάτου ἀποφάσεως ἀγγελικού δικαστηρίου. Τὰ πραγματικὰ περιστατικά εἶχον τοὺς ἃς ἔξης : Τὸ ἄπα τὸ *Springdale* ἐνσυλλόγη πρὸς μεταφορὰν φορτίου ἔλειπε απὸ Σουηδίας εἰς Λονδίνον. Ἐξεδόθησαν φορτωτικαὶ περιέχουσαὶ ρήτραιν ἑφαρμογῆς τῶν Κανόνων τῆς Χάγης. Τὸ ναυλούσυμφωνον περιείχεν ὅραιον, καθ' ὃν πᾶσαι αἱ ἀπαιτήσεις ἔδει νὰ διατυπωθῶσιν ἔγγράφως καὶ ὃ ἔχων ἀπαίτησιν ἔδει νὰ διορίσῃ τὸν διαιτητὴν αὐτοῦ ἐντὸς 12 μηνῶν ἀπὸ τῆς τελικῆς ἐκφορτώσεως, τῆς ἀξιώσεως θεωρούμενής ἄλλως ὡς ὑποκυψάσης εἰς παραγραφήν. Τὸ φορτίον εἶχε φορτωθῆ ὑπὸ καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἡ δὲ διένεξις ἐν προκειμένῳ ἀφέωρᾳ τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίον, διότι οἱ Κανόνες τῆς Χάγης δὲν ἑφαρμόζονται διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτωνόμενα καὶ μεταφερόμενα φορτία.

Τόποιον ἀπάνεσθι τὴν 18ην Ιουλίου 1959, οἱ δὲ κύριοι τοῦ φορτίου προέβαλον ἀξιώσεις κατὰ τῶν πλοιοκτήτων διὰ τὴν ζημίαν αὐτῶν ἐκ τῆς ἀπάλειας τοῦ φορτίου. 'Η διαφορὰ παρεπεμφή εἰς ἔνα μόνον διαιτήτην τὴν 17ην Ιουνίου 1961, ὅστις ἦν' ὑπάρχοσις ἐπί τοῦ προκαταρκτικοῦ ζητήματος τῆς παραγραφῆς τῆς ἀξιώσεως.

Ο διαιτητής έκρινε, δύτι απαίτησεις αἱ ἀφορῶσαι τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μεταφέρομενον φορτίον δὲν εἶχον ύποκύψει εἰς παραγραφήν, ἀλλ' δύτι αἱ ἀπαίτησεις διὰ τὸ εἰς τὰ κύπτα φορτίον εἴχον παραγραφῆ.

Όλλα ότι αι απαιτήσεις διο το εις τα κύτη φορτίου είχον παραγραφή.  
Η άποφασις του διαιτητού έξεκλιθή ένώπιον των Δικαστηρίων και όδικάσσας δικαστής MEGAW έκρινεν δύσον άφορα τό εις τα κύτη φορτίου, ότι έδει ν' άπορριφθῇ ή ἔφεσις κατά τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως. Αιτιολογία τῆς ἀπορρίψεως ως πρός τὸ σημείον τούτο ουπήρξεν ή σκέψις, διτη ή ἀπλή συμπεριλήψις διαιτητικῆς ρήτρας ἐν τινι φορτωτικῇ ἐφ' ής ἀφαρμόζονται συμβατικῶν οι Κανόνες τῆς Χάγης — ώς ἐν προκειμένῳ — δὲν στερεῖ κατά τὸ 'Αγγικόδι δίκαιον τὸ μεταφόρεα, τῆς προστασίας ἐκ τῆς ἐνιαυτίας παραγράφης, ἦν ἄλλως παρέχωσιν αὐτῷ οι Κανόνες τῆς Χάγης. Τὸ ἀπόμενον συνεπές πρὸ τοῦ Δικαστηρίου ζήτημα περιιστόθη εἰς τὸ ἄν ή ἀπαίτησις διὰ τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου εἶχε καὶ αὕτη ὑποκύψει εἰς παραγραφήν.

Οι πλοιοκτήται συνωμολόγησαν, ότι οι Κανόνες τής Χάγης, έφαρμοζόμενοι ἐν προκειμένῳ συμβατικών, δὲν ήδύναντο νὰ ἐπτρέψουσι τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίον καὶ ἐπέζητησαν νὰ στηριχθεῖσιν ἐπὶ τῆς διαιτητικῆς ρήτρας τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἐνώπιον τῆς διαιτητικῆς εἰς τὰς φορτωτικὰς. Οἱ ισχυρισμὸς κατημύθησαν εἰς τὸ διότι διαιτητικῆς δὲν εἶχε διορισθῆ ἑντὸς 12 μηνῶν ἀπὸ τῆς τελικῆς ἐκφορτώσεως, ὡς προεβλέπετο, καὶ ὑπεστήριξαν διτὶ ἡ ἐν λόγῳ ρήτρα ἐφηρμόζετο τόσον εἰς τὰς περιπτώσεις, καθ' ἄς πλοιον καὶ φορτίον ἀπώλεσθαν, δύσον καὶ ἐπὶ ἀπαίτησεων ἔξ αὐλῶν περιστάσεων, συμπεριλαμβανομένης τῆς μὴ παραδόσεως φορτίου. Θά ἦτο «γελοῖον», ὑπεστήριξαν, ἐὰν αἱ λέξεις «τελικὴ παραδόσις» ἥρμηνευόντο ὡς τυχάνουσαὶ καὶ ἐφαρμογῆς μόνον ἐπὶ τῶν περιπτώσεων εἰς ἃς πράγματι παρεδόθη τὸ φορτίον. «Ἐτι, ὑπεστήριξαν διτὶ ἂν αὐτῇ πράγματι ἡτο ἡ ἔννοια τῶν λέξεων, τότε εἰς ἣν περιπτώσιν ὀλόληπρον τὸ φορτίον ἡ μέρος αὐτοῦ ἥθελην ἀπολεσθῆ, οὐδέποτε θά συνέπερχε «τελικὴ ἐκφορτώσις» διά τὸ φορτίον ἡ τὸ μέρος αὐτοῦ. «Ἐν τῷ περιπτώσει ταῦτη, Ισχυρίσθαν, οὔτε ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς οὔτε ὁ πλοιοκτήτης θά ἥδυναντο νὰ προβάλουν ἐνδύναμον ἀπαίτησιν, διότι συμφώνως πρὸς τὸ ναυλοσυμφώνον, ἡ ἀπαίτησις θά ἔθεωρετο ὑποκύψασα εἰς παραγραφήν, ἀν μὴ εἶχε προβληθῆ ἑντὸς ὠρισμένης χρονικῆς περιόδου, ἥτις ὅμως ἔτοις πράγματα ἐστερεῖτο ἀφετηρίας. «Ὑπεστήριξαν συνεπῶς διτὶ ἡ ἐν τῷ φρήτᾳ ἐκφράσας «ἐντὸς δώδεκα μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς τελικῆς ἐκφορτώσεως» ἔρει νὰ θεωρηθῇ, συμφώνως ἀλλως πρὸς τὴν διαιτύπωσιν τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, ὡς σημαίνουσα «ἐν τὸς ἔτους μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ικανα τὸν ἐμπορευμάτων ἡ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν την παραδόσιν». Ἐν ἀλλας λέξεσιν, ὁ ισχυρισμὸς εἶχε τὴν ἔννοιαν διτὶ ἡ ἡμερομηνία τῆς «τελικῆς ἐκφορτώσεως» ἔδει νὰ θεωρηθῇ ὡς συμπεριλαμβανομένη τὴν ἡμερομηνίαν, καθ' ἣν τὸ φορτίον ἡ τὸ τημῆμα αὐτοῦ παραδίδεται ἐκ τοῦ πλοιού ἡ καὶ τὴν ἡμερομηνίαν, καθ' ἣν ἔδει νὰ εἶχε παραδόθη, ἐὰν δι' οἰονδήποτε λόγου δὲν παρεδόθη πράγματι. Κατὰ τὴν ἀποψιν συνεπῶς τῶν πλοιοκτητῶν, ἐὰν ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς διώρυσε τὸν διαιτητὴν αὐτοῦ μετὰ τὴν πάροδον 12 μηνῶν ἀπὸ τῆς ὡς ἡμερομηνίας, ἡ ἀπαίτησίς του εἶχεν ὑποκύψει τὴν παραγραφήν.

Οι κύριοι του φορτίου, ἀντιθέτως, ὑπεστήριξαν ὅτι αἱ λέξεις τῆς σχετικῆς ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ ρήτρᾳ, ἔδει νὰ ληφθῶσιν ἐν τῇ φυσικῇ καὶ συνήθει ἔννοιά αὐτῶν καὶ ὅτι ἔτυχαν έφαρμογῆς, δόσακις ἔχώρησεν πράγματι τελικὴ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου ἢ τημάτου αὐτοῦ. 'Ὑπεστήριξαν ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἔαν, δι' οἰονδήποτε λόγον, δὲν ἔχώρησε τοιαύτη τελικὴ ἐκφόρτωσις, τότε σχολάζει ἡ σχετικὴ ρήτρα καὶ ἡ ὑπ' αὐτῆς προβλεπομένη ἔνιαυσις παραγραφή, ἐφαρμόζεται δὲ ἡ ἔξαετής παραγραφὴ τοῦ κοινοῦ δικαίου.

Πρότις τάξις ἀπότελεις ταύτας τῶν κυρίων τοῦ φορτίου συνετάχθη καὶ ὁ δικαστής MEGAW, κρίνας ὅτι ὅπου ματαιούνται ή τελικὴ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου ἐν τῷ συνόλῳ η κατὰ μέρος αὐτοῦ, ή σχετικὴ ρήτρα τοῦ ναυλο-συμφώνου παραμένει ἀνέφαμσός καὶ δὲν παραγράφεται ή ἀξίωσις ἐντὸς τῆς ἔνιαυσιόν περιόδου. Ἐκρίθη, συνεπέσθ, ὅτι η ἀξίωσις τῶν κυρίων τοῦ μεταφερομένου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου ἔχειας, δὲν παρεγράφη.

**Ο ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ  
ΕΝΤΑΤΙΚΗ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ ΤΟΥ  
Ο, ΤΙ ΜΑΣ ΑΡΝΕΙΤΑΙ Η ΞΗΡΑ**

‘Η ἀπόφασις τῶν προηγμένων εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διομηχαίνιαν χωρῶν νὰ στραφοῦν πρὸς τὰ μεγάλα πλωτὰ ἐργοστάσια καὶ η ἀδρός ναυτῆγησις τοιούτων πλοίων, παραλληλίζεται σήμερον πρὸς τὴν πρὸ τινῶν ἑτών ίδιαν τηρίποντα κατάστασιν, τὴν δημιουργήσισαν εἰς τὴν ναυτιλίαν, λόγω τῆς στροφῆς τῶν ἐφόπλων πρὸς τὰ συγχρονισμένα φορτηγά διαφόρων τύπων, τὰ τεράστια δεξαιμενότοποια καὶ τὰ μεγάλα μπάλι κάρριερ. Ή καταπληκτική ἀπόδοσις τῶν πλωτῶν ἐργοστασίων, ίδια δὲ τὸ λιαν χαμηλὸν κόστος τῆς παραγωγῆς καὶ η ἐπιστήμανσις νέων μακρινών περιοχῶν πλουσιωτάτων εἰς ἀλίευμα, ὅπου τὰ πλοῖα αὐτὰ δύνανται ἐπιτυχώς νότο δράσουν, ήγάγκασαν τὸν ἀλιευτικὸν κόσμον νὰ ἀναθεωρήσῃ τάξ ἐπὶ τῆς ἀλιείας, τῆς ἰχυοπαραγωγῆς καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων ἀντιληφεῖς του. “Οπως εἰς τὴν ναυτιλίαν στρατεύεται πραγδαίως ἡ ἀνάκαινισις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, οὕτω πως καὶ εἰς τὴν ἀλιείαν, ο ὑ το ως ḥ ἡ ἄλως ḥ, θά ἀλλάξῃ ὑποχρεωτικῶς ἡ κατάστασις. Ή τελευταία αὐτὴ παρατήρησις, ἀναγομένη εἰς τάς ἀπό ‘Ελληνικῆς πλευρᾶς δυνατότητας, ἀποκτᾷ ίδιατέραν σημασίαν, διότι μὲ τὰς νέας ἐπὶ τῆς προαγωγῆς τῆς ἀλιείας ἀντιληφεῖς, οἱ κινώνται φαράδες μας θὰ ξεφύγουν ἀπὸ τὰς πτωχάς εἰς ἀλίευμα βαλάσσας μας, ὅπου ματαιοπούνων καὶ θά μεταπήδουσιν, χάρις εἰς τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια, εἰς τὴν μεγάλην ἀλιευτικὴν διομηχαίνιαν, ὅπου θὰ ἀναδειχθοῦν.

Καθώς ἀνέρερο είς τά προηγούμενα σπισμαῖστα μου, Ἰησοῦ Μαΐου — 1ης καὶ 15ης Ἰουνίου ἐ. ἔ., ἡ ναυπήγησις πλωτῶν ἑργοστασίων στοιχίζει πολὺ ἀκριβά καὶ πρὸς τὸ παρόν τουλάχιστον θά είναι τὸ προνόμιον τῶν πλουσίων χωρῶν, αἱ ὄποιαι καὶ θά νέμωνται τὸν πλοῦτον τῶν νησεων. Ἡ περίπτωσις ὅμως αὕτη, δσσον ἀφορᾶ τὴν ναυτικὴν Ἐλλάδα, μεταβάλλεται τελείως καὶ ἀπό φαινομενικῶν μειονεκτικῆς ὥς παρουσιάζεται ἔξι ὑπαρχῆς, γίνεται πλεονεκτική, διότι οἱ Ἐλλήνες ἐφοπλίσται εἶχουν στὰ χέρια τους πολλὰ καὶ καλά πλοῖα, δυνάμενα τινὰ ἔξι αὐτῶν νὰ μετασκευασθοῦν εἰς πλωτὰ ἑργοστάσια καὶ νὰ χρησιμοποιηθοῦν λίαν ἐπιτυχῶς εἰς τὴν μεγάλην ἀλείαν. Ἐν συνεχείς λοιπὸν τῶν δσσων ἔγραψα διὰ τὴν δυνατότητα μετασκευῆς πλοίων τινῶν τύπου «Λίμπερτος» καὶ τῆς ἐπακολουθησάσης εὑρείας μετά τῶν ἐνδιφερομένων ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος συζητήσεως, μοῦ ἐξήτηθη νὰ ἀναπτύξω λεπτομερέστερον τὸ ζήτημα τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των καὶ νὰ ἐπεξηγήσω τί περίπο σύννανται νὰ ἀπόδωσουν τὰ πλοῖα αὐτά μετασκευαζόμενα, πού θὰ δράσουν καὶ πώς θὰ χρησιμοποιηθοῦν. Τὸ αϊτήμα αὐτό, «καθ' ὅλα δίκαιον καὶ λογικόν, δὲν προέρχεται ἀπό τοὺς ἐπὶ τόπῳ συζητητὰς μόνον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ παράγοντας εύρισκομένους πολὺ μακραῖ!

Δύο γράμματα — μαζί με τόσα άλλα — τὸ ἔνα ἀπὸ τὴν Ν. Ἀμερικὴ καὶ τὸ ἄλλο ἀπὸ τὰς Ἰνδίας, μὲ λίαν ἐνδιαφέρον περιεχόμενον διά τὸ θέμα μου, ιδιαιτέρω μὲ συνεκίνησαν, ὅστε νὰ μὴ ἡμπορῶ νὰ ἀνθέξω εἰς τὸν πειρασμὸν νὰ τὰ ἀναφέρω. «Ἄς μου ἐπιτραπῆ, μὲ τὴν δέουσαν ἐκτίμησιν καὶ τὸν προσήκοντα διά τοὺς ἐπιστολογράφους μου σεβασμό, νὰ μεταφέρω εἰς τὴν στήλην μου δόλιγας γραμμάς ἐν περιλήψῃ. «Ο πρώτος, ιδιοκτήτης «Λίμπερτο», μοῦ γράφει μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἔξης: «Ἐκαμα τρία ταξίδια ἀπὸ τὸ Περού γιὰ τὴν Ἑύρωπη μὲ φαροκόκκαλο. Αὐτά ποὺ γράφετε, τὰ ζήσαμε καὶ συμφωνῶ ἀπολύτως μαζί σας. «Ἐπειδὴ μῆτρα μέσα στὸ νόμα τῆς δουλείας, θέλω νὰ μετατρέψω τὸ καράβι σὲ πλωτὸ ἔργοστάσιο γιὰ φαροκόκκαλο, φωράδολο, λιπάσματα κ.τ.λ. ἔχουμε, μαζὶ μὲ τὸν ἀδελφὸ μου καὶ κάποιο κομπόδεμα, ὥστε νὰ μὴ μᾶς χρειασθῇ δοθῆσαι ἀπὸ πουθενά. Τί λέτε καὶ σεῖς, νὰ τὸ ρισκάρω;» Φαροκόκκαλο δονομάζουν οἱ ναυτικοί μας τὸ ιχύωνάλευρο. Εἰς τὸ δεύτερο γράμμα, ἔνας παλαιὸς φίλος, πλοίαρχος καὶ ἐφοπλιστής, μοῦ γράφει ὅτι ἐπὶ διετία συνεχίζει ταξίδια ἀπὸ λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς πρὸς τὰς Ἰνδίας, Πικστάν καὶ Περσικὸν Κόλπον. «Ἀναφερόμενος εἰς τὰ διάφορα σημειώματά μου διὰ τὰς πλουσίας εἰς ἀλιέυμα περιοχάς την Αφρικῆς, τοῦ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, τονίζει ὅτι παντοῦ συναντᾷ Ἰαπωνικὰ καὶ Ρωσικὰ φαράδικα καὶ μεγάλο πλωτὰ ἔργοστάσια. Εἰς τὸ τελευταῖο μάλιστα ταξίδι του, συνέπεσε νὰ ξεφορτώσῃ κοντά σὲ ἔνα Ἰαπωνέζικο φαράδικο καὶ πειργάφει αὐτὰ ποὺ εἶδε. «Ἐπειδὴ παρόμοια εἰδήσεις καὶ χρήσιμοι πληροφορίαι συμπίπτουν μὲ τὸ θέμα μου, έθεωραστα σκόπτιμον νὰ τὰς ἀναφέρω, μὲ τὴν σκέψιν ὅτι δῆλα αὐτὰ μαζὶ θὰ ἐνημερώσουν πληρέστερον τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Από τάς δημοσιευθείσας στατιστικάς της F.A.O. διά την άνα τάς διαφόρους χώρας κατανάλωσιν ίχθυαλεύρου, άποσπω τούς έξης άριθμους: 'Η Εύρωπη, έκτος της Σοδιετικής Ήνωσεως, κατηγόριας κατά το 1961 περίπου 325.000 τόνους, έκ τών όποιων το μεγαλύτερων μέρος εισήχθη άπο την Νορδηγίαν, Δανίαν, 'Ισλανδίαν, Περού, 'Αγκόλαν και N. Αφρικήν. 'Η Γερμανία, ή Πολωνία, ή 'Αγγλία καὶ ή 'Ολλανδία εισάγουν τό μεγαλύτερον ποσοστόν. Τὸ ίχθυαλεύρουν είναι περιζήτητον διά τὴν πτηνοτροφίαν, κτηνοτροφίαν καὶ εἰς ώρισμένας χώρας (ὅταν εἴναι τυποποιημένον ἀπό φύσια μιᾶς μόνον της κατηγορίας) διὰ τὴν ἀρτοποιίαν. Εἰς τὰς περισσότερας Εύρωπακάς χώρας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους ίχθυολιμένας λειτουργοῦν ἐργοστάσια παρασκευῆς ίχθυαλεύρου, πλὴν ή παραγωγὴ δὲν καλύπτει τὰς ἀνάγκας ἔκαστου τόπου. Θὲ εἰσήγοντο δὲ μεγαλύτεραι ποσότητες ἔαν υπῆρχον διαθέσιμοι. Κατὰ τὴν γνῶμην της εἰδίκου τοῦ 'Οργανισμοῦ Τροφίμων καὶ Γεωργίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, τὸ ίχθυάλευρον ἀναμιγνύθουμέν με ἔνα Γλώσσι ουγγανές προϊόν, τὸ ἔαν τῶν θαλασσίων φυτῶν παραγόντων ἀλευρούν, δῆπος ή χλωρέλλα πού καταναλίσκεται ἀθρώως εἰς Κίναν, δύναται κάλλιστα νὰ χρησιμοποιηθῇ

διὰ τὴν τροφὴν τοῦ ἀνθρώπου. Εἰς τὰς Ἰνδίας, ὅπου τὸ ἐπιστικτικὸν πρόδηλημα δὲν πρόκειται νὰ ἐπιλυθῇ συντόμως, οἰαδῆποτε ποσότης Ιχθυαλεύρου εἶναι εὔπρόσδεκτος.

Είς τὴν χώραν μας, τὰ πολύτιμα αὐτά ὑποπροιόντα ἀλλειας, ὅπως τὸ Ιχθυάλευρον, τὸ Ιχθυέλαιον, τὰ λιπάσματα καὶ διάφορα ἄλλα, εἰναι περιζήτητα. Τὸ Ιχθυέλαιον εἰναι ἀπαράπτητον διά τὴν παρασκευὴν μαγειρικοῦ λίπους, τὴν σπαωνοποιίαν, τὰ καλλυντικά, τὴν νυρσοδεψίαν, φαρμακολογίαν, κατεργασίαν χάλιμδος καὶ ἄλλας ἀνάγκας. Τὰ λιπάσματα εἰναι περιζήτητα διά τὴν γεωργίαν. Τὸ δὲ Ιχθυάλευρον, ὡς προείπον, εἰναι ἐπιτακτικῶς ἀναγκαῖον διά τὴν χωλαίνουσαν πτηνοτροφίαν μας καὶ τὴν φθίνουσαν κτηνοτροφίαν μας, αἱ ὅποιαι δὲν δύνανται νὰ προκόψουν ἐλλείψει ἀρκετῆς τροφῆς. Καὶ ἀφοῦ καταπιάσθηκα μὲ αὐτὸ τὸ πολύπλοκο καὶ δυσκολὸ θέμα, θὰ ἀναφέρω τὸ ἔξιτη παράδοξον, ποὺ θὰ δώσῃ τὴν καλυτέραν ἔξηγησιν εἰς δύσα προσποθώ νὰ ἀναπτυξώ. Πρό τινων ἡμερῶν, ἐδημοσιεύθη εἰς τὰς ἐφημερίδας ἡ ἀποκαρδιωτική εἰδησις, μὲ πομπώδεις καὶ κτυπητούς τίτλους : «ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ ΤΩΝ Η.Π.Α. ΔΙΑ ΤΑ ΑΥΓΑ». «Η'Ε Λ λ ἀ̄ς δ ἐν̄ ἔχει τὸ δικαίωμα ν ἀ̄ ἐξ̄ γη, διότι τὸ πουλερικά τὰς τρέφονται μὲ ἀμερικανικά γεωργικά πλεονάσματα!»

**Καὶ συνεχίζει τὸ δημοσίευμα:**

«Πού όφειλε τα ή απαγόρευσις έξαγωγής των; 'Εν σχέσει με την διακοπήν της χορηγηθείσης έπιδοτήσεως διά την έξαγωγήν αύγων έγνωσθη έκ του ύπουργείου Συντονισμού, ότι αύτη πρέπει νά αποδοθή εἰς παρέμβασιν τών Αμερικανών. Ούτοι ίσχυρίσθησαν ίστη, έπειδη ή 'Ελληνική πτηνοτροφία συντρέπεται διά δημητριακών εισαγομένων εἰς 'Ελλάδα έξ Η.Π.Α., δάσει του νόμου 480 περὶ πλεονασμάτων, δέν ξέχει τὸ δικαίωμα νά προσανηνείς έξαγωγάς μεταποιημένων προϊόντων, παραγομένων διά της χρήσεως τών ἐν λόγῳ δημητριακών. 'Εν αντιθέσει πρός τὸ 'Υπουργείον Συντονισμού, τὰ ύπουργεια 'Εμπορίου καὶ Γεωργίας ἔχουν τὴν γνώμην, ότι αἱ κλεισθεῖσαι ήδη συμφωνίαι έξαγωγῆς πρός χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης πρέπει όπωσδήποτε νά πραγματοποιηθοῦν, ίνα μη ἐκτεθῇ ως άσυνεπές τὸ 'Ελληνικὸν ἐμπόριον εἰς τὰ οόμματα τῶν ξένων Κ.Τ.Δ.».

Αφήνω εις τὸν καθένα νὰ δώσῃ εἰς τὴν παράδοξον αὐτὴν κατάστασιν τὴν ἔρμηνείαν ποὺ θὰ θεωρήσῃ ως τὴν πλέον εὐλογόν. Μέων μὲ τὴν ἐντύπωσιν, διὶ τοῦτον ὅτι ὑπάρχει μία πρακτικὴ λύσις τοῦ προβλήματος, χωρὶς νὰ ἀναλυθῶμεν εἰς παράπονα: εἶναι νὰ ἀποκτήσωμεν αὐτάρκειαν, τούλαχιστον διὰ τὰ πουλερικά καὶ τὴν συντήρησί των καὶ νὰ ἔχασφαλίσωμεν, σὺν τοῖς ἄλλοις, καὶ τὰ ἀφθονα αὐγά. Δέν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ διὰ τοῦτο κάθε χρόνο, πρὶν ἀπὸ τὸ Πάσχα, εἰσάγομεν μεγάλας ποστήσατος αὐγῶν, ἀπὸ όπου τούτῳ εἶναι εὐχέρεις, συγκεκριμένως δὲ καὶ ἀπὸ τὸ Ἱεραπλῆ... Ἡ ὄρθοδοξος λοιπὸν λύσις, ποὺ εύρισκεται μέσα εἰς τὸ πλασίσιον τῆς δυναμικότητός μας, εἶναι νὰ παράγωμεν μόνοι μας τὰ εἴδη ἐκείνα τῶν τροφῶν ποὺ μᾶς λείπουν καὶ ποὺ εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὰ πουλερικά μας. Μεταξὺ τῶν εἰδῶν τούτων, προϊόντων καὶ ὑποπροϊόντων, ἔχουσαν θέσην κατέχουν τὰ ιχθύαλευρα. Ἡ Ἐλλάς ἔχει ἀνάγκην τούλαχιστον ἀπὸ 10.000 τόνους ιχθύαλεύρων ἔτησίως διὰ τάς ἀνάγκας της. Τὴν ποσότητα αὐτὴν ἡμιπορούν κάλλιστα νὰ ἔχασφαλίσουν τρία ἡ τέσσαρα πλοῖα «Λίμπερτζ» μετασκευαζόμενα εἰς πλωτὰ ἔργοστάσια, ως ἐπεξήγησα εἰς τὰ προηγουμένων σημειώματά μου. Οι 10.000 τόνοι ιχθύαλεύρου, ἀναμιγνύομενοι μὲ 40 ἡ 50.000 τόνους πλεονασμάτων δημητριακών, βαλανίδιων, ἀπομειναριών ἐκ ξηρῶν καρπῶν καὶ ἄλλων (μακρὺς είναι ὁ καταλόγος) σχηματίζουν τὴν γνωστὴν συνταγὴν «Provençale» διὰ τὴν πινυτοσφίαν.

Αλλά δέν είναι μόνον οι θά έξασφαλίσωμεν πρώτην θηλή διά την πτηνοτροφίαν.  
Αλλά δέν είναι μόνον οι θά έξασφαλίσωμεν πρώτην θηλή διά την πτηνοτροφίαν και την πτηνοτροφίαν μας. Μὲ την πρώτην έξόρμησιν τοῦ πλωτού έργοτασίου και τὰ πρώτα σακκιά ίχθυαλέύρου 'Ελληνικῆς παραγωγῆς, θά άνοιξουν διάπλατα οι πόρτες τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης, διπού σιγά-σιγά θά διοχετεύωνται τὰ πολύτιμα αὐτά ίπποτροϊόντα ἀλιείας, που θά κουβαλούν ἀκατάπουστα τὰ πλωτά μας ἔργοστάσια. Πρέπει νά πάσχη κανείς ἀπὸ οφθαλμίασιν, διὰ νά μὴ θλέπῃ πρὸς ποίαν κατεύθυνσιν εύρισκεται τὸ ΦΩΣ! Ειναι εύνόητον, οὅτι οἱ μὴ μεμημένοι εἰς τὰ τῆς ἀλιείας μαστήρια... θά μᾶς πούν, μά που θά βρεθούν τόσες χιλιάδες τόνοι ψάρια, γιὰ τὰ γίνονταν ίχθυαλέρα; Νὰ έχουμε τὸν νοῦ μας! Αὐτά που μὲ τόσουν ένθυσιασμό γράφω, δὲν ἀπευθύνονται εἰς τοὺς ἀναυτούς, ἀλλά μόνον εἰς ἔκεινους ποὺ ἀγάπουν τὴν θάλασσα, τὰ ψάρια, τοὺς φαράδες και τὰ ψαράδικα.

Ἐάν, ξαφνικά, σᾶς ἔλεγα ότι... βρέχει ψάρια, τσως νὰ μὴ μὲ πιστεύα-

C. PAVLEDIS  
SHIPS AGENT & SHIPCHANDLER

## ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ, ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

4, WOOD STREET CALCUTTA

TELEPHONE : 44-5649

**TELEGRAMS : NAFTIKA**

τε! Έν τούτοις τούτο είναι άληθές. 'Υπάρχουν περιοχαὶ εἰς πλεῖστα ὅσα σημεῖα τῶν ὥκεανῶν δόπου δύο ή τρεῖς φορές τὸν χρόνον δρέχει φαράκια. Τοῦτο ἔξηγεται φυσιολογικῶς ὡς ἔξης: 'Υπάρχουν περιοχαὶ ὅπου ή θάλασσα πήζει κυριολεκτικῶς ἀπὸ φύλα φάρια, σὰν τὴν ἀντζούγια, τὸ χαρμφί, τὸν γαύρο κ.λ.π., η ὄνομασια τῶν ἀλλάζει εἰς κάθε μέρος, πλὴν τὰ φαράκια είναι σχεδὸν τὰ ίδια. Ἐνθυμοῦμαι ἀπὸ παιδί, τί γινόταν μὲ τὰ φαράκια αὐτὰ εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὴν Προποντίδα, ἐν σμικρῷ βεβαίως. Φαντασθῆτε τώρα τί γίνεται ἀλλού μὲ τὰ μεγάλα κοτάδια ἀπὸ φαράκια, εἰς ἔκτασιν πολλῶν μιλίων, νὰ πλέουν εἰς τὴν ἐπιφάνεια. "Οταν πνέουν τὰ «μουσόνια», ὅ ἄνεμος εἶναι τόσο δυνατός ποὺ ἀρπάζει τὰ φαράκια αὐτὰ καὶ σὰν σύνεφο τὰ μεταφέρει μακριά, ὅπου ἔχαντες φτους σὰν δροχή! Οι Ἰάπωνες καὶ οἱ Ρωσοί φαράδες, ποὺ χρησιμοποιοῦν μεγάλα πλωτὰ ἐργοστάσια, τὰ φαράκια αὐτὰ δέν τὰ ἀλιεύουν μὲ τὰ διχτυα, ἀλλὰ τὰ ἀπορροφοῦν μὲ ειδικές ἀντλίες. Τὰ μηχανήματα αὐτὰ ἡμποροῦν νὰ ἀπορροφήσουν χιλιάδας τόνων εἰς κάθε ἑξόρηστιν, χωρὶς νὰ φανῇ ὅτι ἀδειασε ἔστω καὶ πιθανή ὁ τόπος, διότι εἶναι ἀφάνταστος η μάζα καὶ ἡ πυκνότητα τοῦ διαρρύματος. Κάθε πλοϊο δύναται νὰ διοικηθοῦν ἡμέρης ἀπὸ 50 ἕως 250 τόνους ἰχθυολογικῆς μάζης ἡμερησίως, σύμφωνα μὲ τὰ μηχανήματα καὶ τὰς ἐγκαταστάσεις ποὺ διαθέτει. 'Απὸ τὸ ἔνα μέρος μπαίνουν τὰ φαράκια πρὸς ἐπεξεργασίαν καὶ ἀπὸ τὸ ἄλλο διγίνεται τὸ ἰχθύαλευρο στὶς χαρτοσακούλες καὶ τὸ ἰχθύελαιο στὰ δαρέλια. Τὸ σχεδιάγραμμα ἐμφανίζει τὴν διαρρύματος μικρᾶς ἐγκαταστάσεως. 'Υπάρχουν μηχαναὶ διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν ἀπὸ 5 μέχρι 100 τόνων κατὰ 24 ώραν. Κάθε πλοϊον διοικεται δύο ή καὶ περισσότερας ἐγκαταστάσεις, τὰς ὅποιας χρησιμοποιεὶ σύμφωνα μὲ τὰς ἡμερησίας ἀνάγκας του.

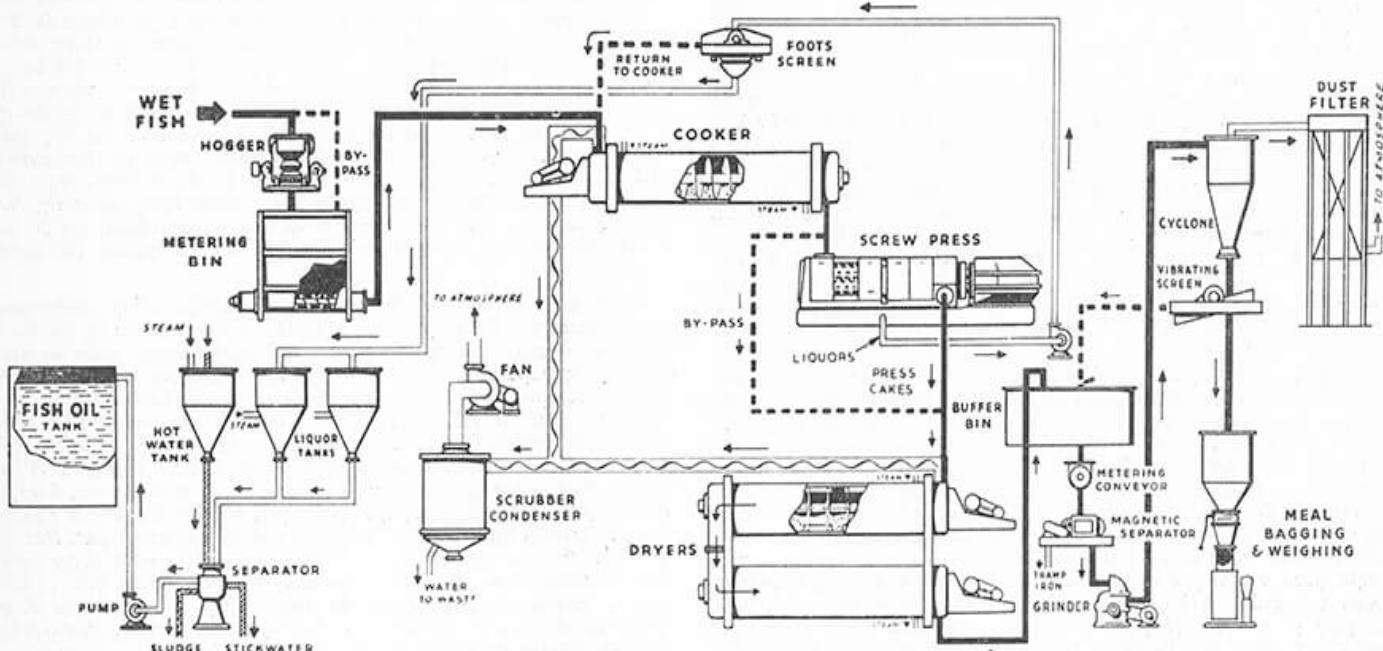
\* \* \*

Η θάλασσα ἔχει ἀνεξαντλήτους ποσότητας ἰχθυολογικῆς πανίδος ἢτις ἀνανεούται μὲ ταχύτητα, τὴν ὅποιαν ὁ ἀνθρώπινος νοῦς δὲν δύναται νὰ συλλάβῃ οὔτε νὰ ὑπολογίσῃ. Η θάλασσα δὲν εἶναι ιδιοκτησία κανενός,

μὲ τὴν δρώσιμογ ὀλιεύαν, δηλαδὴ τὴν ὀλιεύαν καὶ ἐναποθήκευσιν — κατόπιν εἰδικῆς περιποίησεως — κατεψυγμένων ἰχθύων εἰς ποσότητα μέχρι 3.500 τόνων, ὥπως καὶ τὰ Ρωσικά, Ἰαπωνικά καὶ ἄλλα μεγάλα πλωτὰ ἐργοστάσια. β) Τὰ πλοια - ἐργοστάσια διὰ τὴν διοικηθοῦν τῶν ὀλιεύμάτων καὶ τὴν παρασκευὴν ἰχθύαλευρου, ἰχθυελαίου, λιπασμάτων, ἰχθυηρῶν, κονσερβῶν καὶ διαφόρων ἀλλών προϊόντων καὶ ὑποπροϊόντων. γ) Τὰ μικτὰ πλωτὰ ἐργοστάσια, τὰ ὅποια δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν καὶ διὰ τὰς δύο περιπτώσεις, διαρρυθμιζόμενα καταλλήλως, ὥστε τὰ μὲν πρὸς τὴν πρύμνην κύτη νὰ διατεθοῦν διὰ τὰ ψυγεία καὶ τοὺς ψυκτῆρας, τὰ δὲ πρὸς τὴν πρώραν, διὰ τὸ ἐργοστάσιον καὶ τὰς ἀποθήκας.

Διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν, τὴν ὅποιαν καὶ ὑποστηρίζω ἐκθύμων διὰ νὰ γίνῃ κάπιο προσπάθεια ἀμέσως καὶ νὰ ἀρχίσῃ ἡ δουλειά, τὰ πράγματα εἶναι ἀπλούστατα. Ἀφοῦ τὸ πλοϊον μετασκευασθεὶ καταλλήλως, θὰ ἐκκινήσῃ διὰ τὴν πρώτην τοῦ ἑξόρησην, δητού αὐτοδυνάμων θὰ ὀλιεύσῃ καὶ θὰ συγκεντρώῃ εἰς τὰς ἀποθήκας - ψυγεία, τόσα φάρια, ὅσα ὁ πλοίαρχος κρίνει διὰ εἰναι ἐπαρκῆ διὰ νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ ἑξόρησης ὡς ἱκανοποιητική. Διὰ νὰ ἀποφύγω ἀντιρρήσεις ὡς πρὸς τὰς μεγάλας ποσότητας ἰχθύων, δησας ἀποκομίζουν τὰ ἔνα πλωτά ἐργοστάσια, περιώρισα εἰς τὸ ἔλαχιστον, εἰς τὸ ἡμίσιο τούλαχιστον τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἑξόρησης μας, ἥτοι 2.500 ἕως 3.000 τόνους καὶ προσέθεσα κατὰ λέξιν διὰ, ὅταν τὰ ποντοπόρα φαραδίκα - ψυγεία μας κομίζουν 500 τόνους κατεψυγμένα φάρια εἰς ἔκαστην ἑξόρησην των, πρέπει νὰ είναι κανεὶς πολὺ κακῆς πίστεως συζητητῆς διὰ νὰ μὴ παραδεχθῇ διὰ τὸ μεγάλο πλωτὸν ἐργοστάσιον, μὲ τὸν τέλειον ἑξοπλισμὸν του, τὴν εύρυχωρίαν του καὶ τὴν ἀκτίνα δράσεως ποὺ ἔχει, θὰ ἀποδώσῃ πολλαπλάσια. Καὶ μὲ τὶς κειρότερες προϋποθέσεις, τὸ πλοϊον θὰ πραγματοποιήσῃ τοιαύτην ποσότητα, ποὺ θὰ καταπλήξῃ.

Διὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἀρκετὰ ἔγραψα, ὥστε νὰ περιττεύῃ κάθε συμπληρωματική ἐπεξήγησις. Πάντως, η πρώτη ἑξόρησης μὲ τὸ



Σχεδιάγραμμα διαρρυθμίσεως τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπὶ πλωτοῦ ἐργοστάσιον

ἀνήκει εἰς δόλον τὸν κόσμον. "Εἶνα ἀπὸ τὰ χωρικὰ ὅδατα καὶ ὠρισμένα στρατηγικὰ σημεῖα καθωρισμένα ὑπὸ διεθνῶν συμφωνιῶν, ὅποιος ἔχει τὰ κατάλληλα πλοιαὶ καὶ τὰ ἔξησηκμένα πληρώματα δύναται νὰ ἀλιεύσῃ ὅπουδήποτε καὶ νὰ ἐναποθηκεύσῃ τὸν ἐνάλιον πλούτον. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, κατὰ τὴν θεωρίαν του Καρτεσίου, οἱ 'Ἐλληνες διαθέτουν δόλα τὰ στοιχεῖα καὶ τοὺς κυρίους παράγοντας διὰ νὰ ἐπιλύσουν τὸ πρόδλημά των: α) 'Η θάλασσα μὲ τὰ πλωτὰ τῆς ποὺ τὰ χαρίζει εἰς δόλους. β) Οἱ 'Ἐλληνες μὲ τὰ καράδια των καὶ τὸ ἀπαράμιλλον ἐμψυχον ύλικον. γ) 'Η παγκόσμιος ἀγορὰ ὅπου οἰδηπήτο ποσότητας προϊόντων καὶ ὑποπροϊόντων τῆς θαλάσσης είναι εύπροσδεκτός. Τί ἀπομένει; 'Ο συνδετικὸς ἔκεινος κρίκος ποὺ θὰ συνδέσῃ στρεὰς δόλα τὰ στοιχεῖα μαζὶ καὶ εἰς συνεχεῖα ἡ γνώσις, ἡ μάθησις, ἡ ἐπιστήμη καὶ ἡ ἐπιμέλεια ποὺ θὰ τὰ συναρμολογήσουν, θὰ τὰ ἐπεξεργασθοῦν καὶ θὰ τὰ παρακολουθήσουν εἰς δόλας των τὰς ἐπεξεργασίας. Διὰ τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια, διὰ τὰς ἀποσύρεται ἀπὸ τὴν θάλασσαν είναι χρήσιμον, τίποτα δὲν χάνεται! Ψάρια, κήπη, μαλάκια, στρατα, φυτά, διὰ νὰ περιορισθῶν εἰς αὐτά, δόλα μαζὶ είναι πολύτιμα καὶ ἀπαραίτητα διὰ τὰς ἀνάγκας του ὄνθρωπου.

"Αφοῦ ἐπιμόνως μοὺ ἔξητηθή νὰ ἀναφέρω καὶ νὰ ἐπεξηγήσω λεπτομέρεστερον, τί περίπου δύναται νὰ ἀποδώσῃ ἔνα μετασκευασμένο «λίμπερτ» εἰς πλωτὸν ἐργοστάσιον, ᾳς μοὺ ἐπιτραπή νὰ τονίσω καὶ νὰ διαχωρίω τὰ ἔξης: Εἰς τὰ τρία προηγούμενα ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος σημείωματο μοὺ δημικρίνησα, ἃς μοὺ μετασκευῶ τῶν πλοίων τούτων δὲν ἀποτελεῖ «ἰδεόδη λύσην», πλὴν ικανοποιητικὴν τοιαύτην καὶ ὡς ἐπὶ τῶν πραγμάτων ἐνδειγμένην. Τὰ καινούργια πλοιαὶ στοιχίζουν πολὺ ἀκριβὰ καὶ ἡ ἀπόκτησης των είναι προνόμιον τῶν πλούσιων χωρῶν. Συνέπεσε νὰ ἔχουμε στὰ χέρια μας πολλὰ καὶ καλὰ πλοῖα, δυνάμενα νὰ χρησιμοποιήσουμε διὰ τὸν ἴδιο σκοπό, καταλλήλως μετασκευαζόμενα, μὲ τὸ ἔλαχιστον τῶν δαπανῶν. Διήρεσα τὰ πλωτὰ αὐτὰ ἐργοστάσια εἰς τρεῖς κατηγορίας: α) Εἰς τὰ πλοια - ψυγεία, τὰ αὐτοδύναμα, ποὺ θὰ ἀσχοληθοῦν

πλωτὸν ἐργοστάσιον τῆς α' κατηγορίας, θὰ καθοδηγήσῃ τοὺς ἐπὶ τοῦ πλοίου τεχνικοὺς διὰ τὰ περαιτέρω. Δὲν είναι ἀνάγκη νὰ γίνουν ὅλα μαζὶ. "Οσον ἀφορᾶ τὴν τρίτην περίπτωσιν, δηλαδὴ τὸ πολυσύνθετον ἥ μικτὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον, μένω μὲ τὴν ἐντύπωσιν διὰ, ἀπὸ 'Ἐλληνικῆς πικτούρας, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων τούτων θὰ καταλήξωμεν, διότι δύνανται ἐπιτυχῶς νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ διὰ τὴν πρώτην καὶ τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἐναλλάξ, η καὶ ταύτοχρονῶν, σύμφωνο μὲ τὰς περιοχάς, ὅπου τὸ πλοϊον θὰ δράσῃ καὶ τὸ ὀλίευμα ποὺ θὰ ἀποκομίσῃ. "Υπάρχουν περιοχαὶ διότου ἀφοροῦν καὶ δρώσιμα καὶ μηδένας περιπτώσεις, ἥτοι 2.500 ἕως 3.000 τόνους καὶ προσέθεσα κατὰ λέξιν διὰ, ὅταν τὰ ποντοπόρα φαραδίκα - ψυγεία μας κομίζουν 500 τόνους κατεψυγμένα φάρια εἰς ἔκαστην ἑξόρησην των, πρέπει νὰ είναι κανεὶς πολὺ κακῆς πίστεως συζητητῆς διὰ νὰ μὴ παραδεχθῇ διὰ τὸ μεγάλο πλωτὸν ἐργοστάσιον, μὲ τὸν τέλειον ἑξοπλισμὸν του, τὴν εύρυχωρίαν του καὶ τὴν ἀκτίνα δράσεως ποὺ ἔχει, θὰ ἀποδώσῃ πολλαπλάσια. Καὶ μὲ τὶς κειρότερες προϋποθέσεις, τὸ πλοϊον θὰ πραγματοποιήσῃ τοιαύτην ποσότητα, ποὺ θὰ καταπλήξῃ.

Πρέπει νὰ ὑπενθυμίσω καὶ πάλιν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, διὰ η προσπάθεια μας αὐτὴ δὲν ὑπόκειται εἰς περιορισμούς, εἰς δεσμεύσεις καὶ εἰς τὸν γνωστὸν μύθον «ὁ καὶ ἀδος αὐτὸς είναι καὶ κεκορεσμένος». Φαρεύουμε διότου ὑπάρχει πλούσιον ὄλιευμα, καὶ πωλούμεν τὰ προϊόντα καὶ ὑποπροϊόντα μας διότου ἔξαστην τὸ πλωτόματα. Κατόπιν θὰ προετοιμασθῶμεν διὰ τὸ μικτὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον του καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ χρησιμοποιήσωμεν καὶ τὰς τρεῖς κατηγορίας πλοίων μαζὶ. Αἱ πρὸς τὰς διάσφορους μακρινάς περιοχάς ἔξορμησεις, θὰ μᾶς καθοδηγήσουν διὰ τὰ περαιτέρω.

Πρέπει νὰ ὑπενθυμίσω καὶ πάλιν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, διὰ η προσπάθεια μας αὐτὴ δὲν ὑπόκειται εἰς περιορισμούς, εἰς δεσμεύσεις καὶ εἰς τὸν γνωστὸν μύθον «ὁ καὶ ἀδος αὐτὸς είναι καὶ κεκορεσμένος». Φαρεύουμε διότου ὑπάρχει πλούσιον ὄλιευμα, καὶ πωλούμεν τὰ προϊόντα καὶ ὑποπροϊόντα μας διότου ἔξαστην τὸ πλωτόματα. Κατόπιν θὰ προετοιμασθῶμεν διὰ τὸ μικτὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον του καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ χρησιμοποιήσωμεν καὶ τὰς τρεῖς κατηγορίας πλοίων μαζὶ. Αἱ πρὸς τὰς διάσφορους μακρινάς περιοχάς ἔξορμησεις, θὰ μᾶς καθοδηγήσουν διὰ τὰ περαιτέρω.



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### ΤΙ ΣΤΟΙΧΙΖΕΙ ΚΑΙ ΤΙ ΑΠΟΔΙΔΕΙ Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Βάλλεται καὶ ή ἀμερικανική ναυτιλία ἵκε τῶν ἔνδον. 'Η κοινὴ γνώμη εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, μὲ κάποιαν ἐπιφύλαξιν δέπει τὸ δύκον τῶν παρεχομένων ἐπιχορηγήσεων. Διερωτάται διὰ τὸ σκόπιμον αὐτῶν. Τὴν ἀπορίαν ταύτην ἐπιθυμοῦνταν νὰ διαλύσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ — οἱ τὰς τακτικῶν ἐπιχορηγουμένων γραμμῶν — δι' ὅ δι καὶ εἰδικὴν διεῖχανταν ἔρευναν, τῆς ὅποιας τὰ συμπεράσματα συνοφίζονται εἰς τὰ ἔξης: Οὕτω, τὸ κατὰ κεφαλὴν κόστος τῶν ναυτικῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν 15 συμβεβλημένων ἑταῖρῶν ὑπολογίζεται εἰς 4.30 δολλάρια διὰ τὸ 1961 κατὰ ἔργαζόμενον Ἀμερικανὸν. 'Ολιγάτερον, δηλαδὴ, ἀπὸ δι, τι στοιχίζει ή πλήρωσις μὲ δενζίνην τῆς δεξαιμένης ἕνδος ἀμερικανικῆς κατασκευῆς αὐτοκινήτου.

'Η κρατικὴ αὐτὴ δοπάνη πρὸς διατήρησιν στόλου ἐκ 300 ἐπιδιατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων, συνετέλεσεν εἰς τὴν προστασίαν τῆς ἔργασίας ἐπτὸ ἑκατομμυρίων ἔργατῶν, ή ἔργασία τῶν ὅποιων σχέσιν ἔχει μὲ τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον καὶ ἐτέρων χιλιάδων ἔργατῶν εἰς ἑκάστην Πολιτείαν, τῶν ὅποιων ἡ ζωὴ, ἀμέσως ἡ ἐμέσως, εἶναι συνυφασμένη μὲ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὴν ἀμερικανικὴν ναυπηγικὴν διοικήσιν.

Η ἀμερικανικὴ ναυτιλία — ἐπιδοτούμενή καὶ μὴ — ἔξυπηρτετεῖ ἐπίσης τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας καὶ στηρίζει τὴν ἔθνικὴν ἄμυναν διὰ σκαφῶν συγχρονισμένων. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη ἡ ναυτιλία ἐπέτυχε, διὰ τῶν ναύλων τῆς ἐπτὸ ὑπερποντίων μεταφορῶν, νὰ ἐλαφρύνῃ τὸ δυσμενές ίσοδύγιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν.

Κατὰ τὴν ἔρευναν, οἱ ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεως κατὰ τὸ 1961 ἐδάρυναν ἔκαστον ἔργαζόμενον Ἀμερικανὸν μὲ 2,60 δολλάρια καὶ αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγήσεις μὲ δολλάρια 1,70. Τὸ Δημόσιον κατέβαλεν εἰς τὴν ναυπηγεία 115,5 ἑκατομμύρια δολλαρίων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις δι' ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεως. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος, ναυτιλία καὶ ναυπηγικὴ διοικήσια παρέσχον ἀπασχόλησιν εἰς 104.000 προσώπων (ἀνδρῶν καὶ γυναικῶν), ητοι εἰς 55.000 ναυτικούς, 30.000 ἔργατας γραφείων κοι 19.490 ἔργατας ναυπηγείων. Αἱ ἐπιχορηγούμεναι ἑταῖραι τακτικῶν γραμμῶν ἐκάλυψαν τὸ 1) τοῦ ἀνωτέρω συνόλου πληρωμάτων καὶ προσωπικού γραφείων. Αἱ καθαραὶ ἀπόδοξαι τῶν οὕτω ἀπασχοληθέντων εἰς τὴν ναυτιλίαν προσώπων, ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1961 εἰς 207,5 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Κατὰ τὴν σχετικὴν στατιστικὴν, οἱ ἐν λόγῳ μισθωτοί, μετὰ τὴν πληρωμὴν τῶν δομοσπονδιακῶν, τῶν πολιτειακῶν καὶ τῶν τοπικῶν φόρων, ἐδάπταντον κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος 55,69 ἑκατομμύρια δολλαρίων πρὸς διατροφὴν καὶ 56,56 ἑκατομμύρια δολλαρίων διὰ κατοικίαν. Διωχτεύθησαν ἐπὶ πλέον εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν 24,9 ἑκατομμύρια δολλαρίων διὰ δαπάνας ἐπενδύσεως καὶ 24,7 ἑκατομμύρια δολλαρίων διὰ μεταφορικὴν κίνησιν (περιλαμβανομένης τῆς ἀγορᾶς καὶ τῆς ἐπισκευῆς αὐτοκινήτων).

Τὰ 300 πλοῖα τῆς 'Ενωσεως τῶν ἐπιχορηγουμένων ἑταῖρων ἐδάπταντον 22 ἑκατομμ. δολλαρίων διὰ τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων τῶν, 15,3 ἑκατομμ. δολλαρίων διὰ προμηθείας ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων, 32,3 ἑκατομμύρια διὰ συντήρησιν καὶ ἐπισκευάς καὶ 26,5 ἑκατομμ. δολλαρίων διὰ καύστησα, ἀπάντων τῶν ποιῶν τούτων καταβληθέντων ἐνδὸς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Η δοπάνη ἔξ ἀλλού τοῦ προγράμματος ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλίκων διὰ 300 νέων σκαφῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς 4 δισεκατομμύρια δολλαρίων, τοῦ δὲ προγράμματος τούτου η ἐφαρμογὴ ἔχει συμπληρωθῆναι κατὰ τὸ 1) περίπου, μὲ ἀπότελεσμα τὴν τοποθέτησιν εἰς δῆλας σχεδὸν τὰς Πολιτείας παραγγελῶν δι' υλικὰ καὶ ἐξαρτήματα συνοικικῆς δέξιας 115 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Σημειωτέον, ὅτι δόλια μόνον ἄλλα πλοῖα, πλὴν τῶν ἐπιχορηγουμένων τακτικῶν γραμμῶν, ναυπηγούνται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Αἱ 15 ἐπιχορηγούμεναι ἑταῖραι κατέβαλον τὸ 1961 εἰς τὸ κράτος διὰ φόρους ποσὸν ἀνὰ τῶν 60 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ ἔτερα 3,6 ἑκατομ., δολλαρίων εἰς φόρους πρὸς τὰς διαφόρους Πολιτείας καὶ εἰς τοπικοὺς φόρους, δῆσαι δὲ ἐκ τῶν ἑταῖρων αὐτῶν ἐνεφάνισαν κέρδη, ἐπέστρεψαν εἰς τὸ κράτος — ὡς ὅριζει ὁ νόμος — 5,4 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐκ τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορτηγὰ γραμμῆς, μεταφέρουν τὰ

30% τῶν γενικῶν φορτίων τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἐνώ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν δι' ὅλον ὑπὸ τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα (φορτηγὰ γραμμῆς, τράμπης, μπάλκε κέρρειρες καὶ δεξαμενόπλοια) είναι μόλις 10%. Παρὰ τὴν πενιχράν ταύτην συμμετοχὴν εἰς τὰ φορτία, ἐπέτυχον τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα νὰ κερδίσουν ἥ διατηρήσουν ξένον συνιδλαγμα, κυμασινόμενον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μεταξὺ 275 ἔως 1.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Κατὰ τὴν περίοδον 1958—63 ἡ οικονομία αὐτὴ συναλλάγματος, ἀνήλθεν εἰς 5 δισεκατομμύρια δολλαρίων καὶ, ἀν δὲν ὑπῆρχεν ἡ συμβολὴ τῆς ναυτιλίας — καταλήγει εἰς τὴν ἔρευνάν της ἡ Ἐπιτροπή — «τὸ ἐκ 17,6 δισεκατομμύριών Ἐλλειμμα θὰ ἡτο μεγαλύτερον κατὰ 25% καὶ πλέον διὰ τὴν ἀνωτέρω περίοδον».

#### ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ

Εἰς γενομένας πρὸ δημερῶν δηλώσεις του ὁ πρόεδρος κ. Κέννεντυ ἀνεφέρθη εἰς τοὺς ὑπερποντίους ναύλους τῶν «Διασκέψεων καὶ ἔξητησεν ἀπὸ τὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν, ὅπως παρεμβαίνῃ, ὅσκις ἡ διαφορὰ τῶν ναύλων δι' εἰσαγόμενα εἰς Ἀμερικὴν ἡ ἔξαγόμενα ἔξ αὐτῆς ἐμπορεύματα είναι ἐπιζημίος διὰ τὰ συμφέροντα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τούτο καὶ ἀπότελει ἐνδειξί, ὅτι ὁ μακρὸς ἀγώνας ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ μονοπλεύρου ἐλέγχου τῶν ἔργασιῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ἀπὸ μέρους τῶν ἀμερικανικῶν ἀρχῶν ἐντείνεται. Δυνάμει τοῦ πρὸ διετίας θεοπισθέντος νόμου ἐναντίον τῶν τράστ, ἔγένετο δεκτὸν τὸ σύστημα τῶν «Διασκέψεων» καὶ τοῦ δυαδικοῦ ναυλολογίου, κατὰ τὸ διπότιον ἐδικαιούντο οἱ εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεῖς μιᾶς ἐκπτώσεως ἐπὶ τῶν ναύλων, ἐφ' ὅσον ἡσαν τακτικοὶ φορτωταὶ τῶν πλοίων μιᾶς «Διασκέψεως». Δεχθείσας δημοσίας ἡ ἀμερικανικὴ αὐτὴ νομοθεσία τὸ σύστημα τῶν «Διασκέψεων» παρέσχεν εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν εύρυτάτην ἔσουσίαν, ὅπως ἀγνοή τὰς συμφωνίας ἐπὶ ναύλων τῶν «Διασκέψεων», ὁσάκις αἱ ἔργασται τῶν έθιγον τὰ συμφέροντα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Μολονότι, ὡς ἀπεδειχθῆ, ἀποκλειστικὸς σκοπὸς τοῦ νόμου ἦτο ἡ ἀποτροπὴ ἀνίσου συναγωνισμοῦ διὰ μονοπλήσεως ἡ περιοριστικῶν μεθόδων ἐπιβαλλομένων ὑπὸ τῶν καρτέλ, περιείχεν ἐν τούτοις καὶ διατάξεις, αἵτινες ἐπιτρέπονται εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν, ὅπως προβαίη εἰς τροποποίησιν τῶν ἐπιζημίων διὰ τὰ ἀμερικανικὰ συμφέροντα ναυλολογίων. 'Η παρὰ τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου ἔχει ἡδη ἀναστατώσεις τοὺς πλοιοκτήτας, οἵτινες ἔξυπηρτεον μεταφορὰς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ πρῶτον κρούσμα ἔξεδηλώθη πρὸ ἔτους, ὅτι η Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ ἔξητησε τὴν κατάσεσσιν ἔγγραφων φυλασσομένων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἀπὸ τοὺς Εὐρωπαίους ἐφοπλιστάς πλοίων γραμμῆς. 'Η βρετανικὴ κυβερνησίς, καθὼς καὶ αἱ κυβερνήσεις ἐτέρων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, παρενέβησαν τότε εἰς τὴν διένεξιν καὶ ἔδωκαν ὅδηγίας εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς νὰ μὴ καταθέσουν τὰ ζητηθέντα ἔγγραφα, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, ὅτι τοιαύτη πράξις θὰ ἐσμάνεις παραβίασιν τῆς κυριαρχίας καὶ ἀπόπειραν μονοπλεύρου ἐλέγχου τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Ἡ ἀπότειρα ἐκείνη κατάσεσσιν τῶν ἔγγραφων δὲν ἐτελεσφόρησε καὶ, ὡς φαίνεται, η Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ δὲν προτίθεται νὰ ἀνακινήσῃ τὴν ὑπόθεσιν. Εἰς μίαν, τούλαχιστον, περίπτωσιν, λέγεται, ὅτι τὰ ζητηθέντα ἔγγραφα εἰχον σχέσιν μὲ τιμὴν ναύλων προτιμήσεως διὰ φορτία μεταφερόμενα, μᾶλλον, πρὸς ἔνα καθωρισμένον λιμένα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Οὐχ' ἡτον, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀμερικανικῆς νομοθεσίας ἡγαγεῖ ἡδη εἰς τὴν διάλυσιν μιᾶς εὐρωπαϊκῆς Διασκέψεως, διότι αὐτὴ ἡδη διάλυσαν νὰ συμμορφωθῇ διοικητικῶς, πρὸς ὅλας τὰς ἀξιώσεις τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς. 'Ηδη, η ἀνακοίνωσις τοῦ προέδρου κ. Κέννεντυ ἐπεδειχνεῖς διὰ πολλοὺς ξένους πλοιοκτήτας, διὰ τοῦ οὗτοῦ πρὸ πολλοῦ ὑπωτεύοντο, ὅτι, δηλαδὴ, θὰ ἐτίθεντο εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν τὴν ἔξουσιοδότησιν νὰ ἀπορρίπτῃ κάθε ναυλολόγιον, διὰ τὰ ἀμερικανικὰ συμφέροντα.

Ἡ οὐσία τῆς προεδρικῆς ἀνακοίνωσεως ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι «οἱ ἐπιβαρυνούσεις τὰ ὑπερπλανικὰ ταξίδια ναύλων εἰναι ὑψηλότεροι διὰ τὰ πρὸ τὴν Εὐρώπην — μεταφερόμενα φορτία, ἔναντι τῶν ναύλων τῶν πρὸ τὴν Ανατολάς — πρὸς τὴν Εὐρώπην — μεταφερόμενα φορτία, ἔναντι τῶν ναύλων τῶν πρὸς τὴν Αμερικὴν φορτίων». Παօσμοία κατάστασις κρατεῖ καὶ ἐπὶ ἐτέρων ὑπερποντίων γραμμῶν. Κατὰ τὴν ἀποφίνια τοῦ προέδρου κ. Κέννεντυ τοιαῦται «οὐσίωδεις διαφοραὶ» ἔτη ἡσαν, ίσως, παραδεκταὶ κατὰ τὸ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον περίσσον δέλλειψεως δολλαρίων, ὅτε ἡ Εὐρώπη ἡγανίζετο νὰ ὀρθοποδήσῃ, ἐνῷ σήμερον εἰναι ἀπαραδέκτοι. 'Εδόθη δέντον ἐντολή εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορίου, ὅπως, μέσω τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, προσῆδη εἰς ἐνέγειραν διορθώσουσαν τὴν κατάστασιν καὶ ὅπως παροτρύνῃ τὴν ιδίαν Ἐπιτροπὴν νὰ ἐρευνήσῃ τὰ ναυλολόγια, τὰ ὅποια χαρακτηρίζονται, ὡς ἀδικαιολόγητας ὑψηλά. 'Υπῆρχε σαφής ὁ ὑπαινιγμὸς τοῦ προέδρου κ. Κέννεντυ, κατὰ τὸν πόλον, ἀν δὲν ἔχει νόμος Μπόνερ απόδειχθη ἀνεπαρκῆς διὰ τὴν ἐπιδιωκμένην προσαρμογήν, τότε νὰ ζητηθῇ ἡ ψήφισις καὶ ἄλλου νόμου.

Ἡ προεδρικὴ δῆλωσις ἔγένετο κατόπιν ἐντατικῆς ἔρευνής, κατὰ τὴν Ιούνιον, ἐκ μέρους τῆς ἀρμοδίας ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων

**ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.**  
**ROTTERDAM OFFICE**  
GROOTHANDELSGEBOUW A 4  
STATIONSPLEIN 45  
TELE.: 113994 - 113984 - 124510  
TELEGRAMS: DIOSKUROI

**N. MAVROLEON AMSTERDAM**  
SHIPBROKERS & AGENTS  
DAM RAK 89  
TEL.: 40115

έπιτροπής του Κογκρέσου περί τῆς λειτουργίας τοῦ νόμου Μπόννερ και τῶν ἐπικρίσεων τῆς αὐτῆς ἐπιτροπῆς, διῆς Ναυτιλιακή τοιστὴ. Ἐφαρμόζει ἐπιεικῶς τὰς «ἐνναντίον τῶν ἀμερικανικῶν συμφερόντων» διατάξεις τοῦ νόμου. «Ἐνα ἐνδιαφέρον παράδειγμα ἀνεφέρθη ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Κογκρέσου, τὸ τῆς διαφορᾶς τιμῶν ναῦλων μεταξὺ ἔξαγομένου ἀμερικανικοῦ χάλυβος καὶ εἰσαγομένου ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς τοιούτου. Οἱ ναῦλοι διὰ τὸν εἰσαγόμενον χάλυβα ησαν σημαντικῶν κατώτεροι, ἐναντὶ τοῦ ἔξαγομένου καὶ τοῦτο ἀπέδαινεν ἐπὶ ζημιά τῶν συμφερόντων τῆς ἀμερικανικῆς χαλυβουργίας.

Οἱ πλοιοκτῆται εἶναι καὶ αὐτοὶ ὑποχρεωμένοι νὰ ἀπαντήσουν εἰς τὴν κατηγορίαν, διῆς οἱ ναῦλοι διὰ τινὰ ἔξαγομένα εἰδῆ τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰναι — ὡς μὴ ὠφειλον — ὑψηλότεροι, ἐναντὶ τῶν εἰσαγομέδια λάινερς, καθ' ὃς διακινοῦνται φορτία πάσης κατηγορίας, οἱ οἰκονοδιὰ λάινερς, καθ' ὃς διακινῶνται φορτία πάσης κατηγορίας, οἱ οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις τοιαύτης περιπλόκου, πράγματι, ἔργασίας, ἐπιτρέπουν ἵστως χαμηλὸν ναῦλον ἐπὶ εἰσαγομένων εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας φορτίων, ὡς ὁ χάλυψ, ἐνῷ καθίσταται ἀναγκαῖα ὑψηλότερά τιμὴ ναῦλου ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ εἰδους, διὰν τούτο ἔξαγεται.

Διάφοροι τιμαὶ ναῦλων μεταξὺ ἔξαγομένων καὶ εἰσαγομένων εἰδῶν ἐφαρμόζονται δι' ὥρισμένα φορτία, ὡς λ.χ. ψυγεῖα, κοσμήματα, ἐλαστικά, μηχανήματα κλιματισμοῦ καὶ χημικά προϊόντα. «Ἄν οἱ Ἀμερικανοὶ δικαιωθοῦν εἰς τὴν ἀποφίνων των, διῆς αἱ Διασκέψεις ἐφαρμόζουν διαφορικοὺς ναῦλους, πότε ὑπάρχει βάσις τῆς δυσαρεσκείας των καὶ τῆς ἐπιθυμίας των δι' ἀντίτοινα. «Ἔχει τὸ δικαίωμα ἡ Ναυτιλιακὴ ἐπιτροπὴ, ἐπὶ τῇ διάστασι τῆς ὑφισταμένης νομοθεσίας, νὰ ζητήσῃ προσαρμογὴν τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ δικαιοῦται νὰ προσδιορίσῃ ποιοὶ πραγματικῶς πρέπει νὰ εἶναι οἱ ἐν λόγῳ ναῦλοι. Διὰ τῆς ἀλληλοδιαδόχου δύμας ἀποκρηνύεως τῶν ἔκαστοτε τιμῶν, δύναται νὰ φέρῃ τὰ ἔξαγωγικὰ καὶ εἰσαγωγικὰ ἐπίπεδα ἔγγυτερον εἰς τὸ σημεῖον, εἰς τὸ ὅποιον νὰ μὴ δύνανται πλεον νὰ ἐργάζωνται «ἐπὶ ζημιά τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν».

«Ἡ μόνη πιθανὴ διαστικὴ ἀντίρρησις ἐκ μέρους τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν ἔγκειται εἰς τὸ διῆς διαδικασία αὐτῆς θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ ἀποτελῇ προσπάθειαν τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, διῆς ἀσκοῦν μονόπλευρον ἐλεγχον ἐπὶ τῶν ἔργασιών τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Αἱ εὐρώπατκαι χώραι, τῶν ὅποιων οἱ ἔμποροι κατόλιπον ὑπὲρ τὸ ημισυ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητας, συνεζήτησαν ἐπὶ ἔν τοστοι, κατὰ πρωτοβουλίων τοῦ Βρετανῶν ὑπουργοῦ Μεταφορῶν, τὰς δυνατότητας συνδεδυασμένης ἐνεργείας πρὸς καταπολέμησιν τῆς σχετικῆς νομοθεσίας τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν. Κατ' ἀρχὴν συνεφώνησαν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ὑπάρξεως ἡ ναῦλον μετώπου, ἀλλὰ μέχρι σήμερον εἰς οὐδεμίαν προήλθον ἀκόλυτων δράσεων.

Τὸ τελικὸν συμπέρασμα — κατόπιν τῆς ἀμερικανικῆς ἀντιπαθείας πρὸς τὸ σύστημα τῶν «Διασκέψεων» — θὰ δύναντο νὰ εἶναι ή πρότασις πρὸς σύγκλησιν διασκέψεως τῶν ἄλλων χωρῶν διὸ τὴν συζήτησιν τοῦ θέματος. Πάντως, οἰονδήποτε καὶ ἀν εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα, θεωρεῖται ἀπίθανον διῆς αἱ «Διασκέψεις» θὰ παραμείνουν ἀπηλλαγμένει τῆς κρατικῆς ἐποπτείας καὶ ἐπιθεωρήσεως. Δύνανται ἐν τούτοις νὰ προτιμήσουν διεθνῆ, μᾶλλον, Ἐπιτροπὴν ἐλέγχου, παρὰ μονόπλευρον ἐπέμβασιν, διῆς θὰ δύναντο τάχιστα νὰ ἐπεκταθῇ πέραν τῆς Βορείου Αμερικῆς.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### ΒΑΘΕΙΑ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ

«Ἡ ιαπωνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρίσις προχωρεῖ ηδη σταθερῶς πρὸς τὴν εὔρυτέραν ἀνασυγκρότησιν τῆς, διῆς ἐσχεδιάσθη μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σεων, ὑπολογιζόμενον εἰς 32.165.000 λιρῶν Ἀγγλίας. «Ἡ ναυτικὴ διομηχανία ἀναλαβεῖσθαι τὸ χρέος τούτου κατεσκεύασεν ἓν στόλον, διῆς εἶναι σήμερον ὁ πέμπτος ἐν τῷ Κόσμῳ, μὲ ποντοπόρον χωρητικότητα (εἰς σκάφη τῶν 3.000 τόν. γκρός καὶ ἄνω) 7.000.000 τόν. γκρός, ἐναντὶ μόλις 106.000 τόν. γκρός, ἀτίνα εύρισκοντο ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1946. Οἱ ἀπάνω πλοιοκτῆται οὐδεμίαν ἔλασδον ἀποζημιώσιν διὰ τὰ διαθέσιντα κατὰ τὸν πόλεμον πλοιά των, ἀτίνα ἐκάλυπτον ὅλοκληρον σχέδιον τὴν χωρητικότητά των.

### ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΣΤΟΛΗΝ ΤΟΥ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Πέραν τῆς ἐλαφρύνσεως ἐκ τοῦ δάρους τῶν χρεῶν, τὸ σχέδιον τῆς ἀναδιοργανώσεως εἰς «Ομίλους, θὰ ἐπιφέρῃ μεγάλας οἰκονομίας διὰ τῆς καταργήσεως διπλῶν γραφείων, θὰ παράσχῃ δὲ καὶ ἄλλας εύκοσκοπὸν νὰ τεθῇ αὐτῇ ἐπὶ λογιστέρων καὶ περιστότερον συναγωνιστικῶν δάσεων διὰ συγχωνεύσεων καὶ ηγεμόνεων ἐπιχορηγήσεων. «Ο δρόμος ἡνοίχθη κατὰ τὴν πρώτην ἔδραμάδα τοῦ Ιουνίου, ὅπαν ἡ ιαπωνικὴ Δίαιτα ἐψήφισε δύνοντας διπλῶν γραφείων, διὰ τῶν ὅποιων παρέχεται ἡ ἀπαίτουμένη ἔξουσιοδητησις πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ σχέδιου, οὐτίνος ἡ ἐκτέλεσις ἐπρόκειτο νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ 1ης Ιουλίου. Προβλέπουν, κυρίως, τὰ ἐν λόγῳ νομοσχέδια τὴν συγχώνευσιν τῶν ύφισταμένων ναυτικῶν ἔταιρῶν εἰς δύμιλους, ἔκστος τῶν ὅποιων θὰ ἐλέγχῃ χωρητικότητα 1.000.000 τόν. γκρός, τούλαχιστον, μὲ ἀπ' εὐθείας πλοιοκτησίαν τοῦ δύμιλου ἐπὶ τῶν 500.000 τόννων.

Αἱ κύριαι γραμμαὶ τῶν νομοσχέδιων ἔχουν ως ἔξῆς: Οἱ «Ομίλοι» θὰ δύνανται νὰ τύχουν πενταετούς ἀναστολῆς εἰς τὴν καταδολή τῶν τόκων ἐπὶ ἀνεξοφλήτων ναυτιλικῶν δανείων χορηγηθέντων ὑπὸ τῆς κρατικῆς Τραπέζης «Ἀναπτύξεως διὰ πλοίων ναυτηγηθέντα ἐπὶ τῇ δάσει δῶλων τῶν ἡγυγημένων ὑπὸ τοῦ κράτους ναυπηγικῶν προγραμμάτων. «Ἀπὸ τοῦ 18ου προγράμματος καὶ ἐφεξῆς, αἱ σημεριναὶ ἐπιχορηγήσεις καταδολῆς τῶν τόκων θὰ αὐξηθοῦν, εἰς τρόπον ὡστε οἱ πλοιοκτῆται θὰ πληρώνουν 4% μένον ἐπὶ τῶν ναυπηγικῶν δανείων τῆς Τραπέζης «Ἀναπτύξεως καὶ 6% ἐπὶ τῶν χορηγουμένων παρὰ τῶν ἐμπορικῶν Τραπέζων δανείων. Αἱ ἐπιχορηγήσεις αὐτὰ θὰ ίσχύουν ἐπὶ δέκα ἔτη διὰ τὰ δάνεια τῆς Τραπέζης «Ἀναπτύξεως καὶ δι' ἐπτὰ ἔτη διὰ τὰ δάνεια τῶν ιδιωτικῶν Τραπέζων.

Προβλέπεται ἐπίσης, διῆς μελλοντικῶν τὰ δάνεια τῆς Τραπέζης «Ἀναπτύξεως θὰ σταθεροποιηθοῦν εἰς τὰ 70% τοῦ κόστους τῶν πλοίων παντὸς τύπου, ἀντὶ τῆς διαβαθμίσεως, ὡς πρότερον, τῶν ποσοστῶν, διαλογίου τῶν διαφόρων τύπων σκαφών.

«Ἡ πραγματοποίησις τῶν ἀνώτερων διὰ ἀποτελέση τὴν πλέον ἐπαναστατικὴν μεταπολεμικὴν ἔξελιξιν τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Προβλέπεται, διῆς θὰ ἀνακουφίσῃ τὰς ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τὰ χρέη καὶ τὴν ἐκπατούσαν καὶ διῆς θὰ καταστήσῃ αὐτὰς ικανὰς ἐντὸς διετίας, διῆς πατούσαν καταδάλους μερίσματα εἰς τοὺς μετόχους των. Τὸ συνολικὸν ποσόν τῶν ὄφειλομένων ἀπὸ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ναυτηγικῶν χρεῶν ἀνέρχεται — κατὰ τοὺς γιά μικρούς καὶ μεγάλους



**\* "Ενα ζακουστό πότο  
ΡΩΣΙΚΗ ΒΟΤΚΑ**

**\* Δύο ἐκλεκτοὶ μεζέδες  
ΓΝΗΣΙΑ ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ**

Μοσχοβολούν θάλασσα

**ΓΝΗΣΙΟ ΡΩΣΙΚΟ ΜΠΡΙΚ**

Ίδεωδης τροφή γιά μικρούς καὶ μεγάλους



MΟΝΟΝ ΤΑ ΓΝΗΣΙΑ ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ  
ΜΠΡΙΚ καὶ ΒΟΤΚΑ είναι ηγχυμένης ποιότητος  
ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΚΑΘΕ ΑΠΟΜΙΜΗΣΗΝ

ΤΗΑ ΑΘΗΝΩΝ: 484.111 ΤΗΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: 23.006

ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ, ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ, ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ, ΞΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ

εις 300 δισεκατομμύρια γιέν (περίπου 300 έκατομμύρια λιρών 'Αγγλίας), ένδι υπάρχει έν ακρεμότηται και ένα σεβαστόν ποσόν αποσβέλιας. Ο υφιστάμενος σήμερον δύνας έσωτερικός συναγωνισμός αναμφίβολος θά μειώθη και ή θέσις των ιαπωνικών έταιρών εις τὸν τομέα του συναγωνισμού πρός τὰς ένας σημαίας θά ισχυροποιηθή. Τὸ σχέδιον, πάντως, έμφανει και πολλά προβλήματα, όπως λ.χ. τῶν δρων συγχωνεύσεως, τῆς έκλογης διευθύνσεων, τῆς διαθέσεως τοῦ πλεονάζοντος προσωπικού, τὸ τῆς έκχωρησέως τῶν σκαφῶν κλπ. Υπολογίζεται δύνει, διτή θά διαρρέεσθαι μακρόν χρονικόν διάστημα, πρὶν η συμπληρωθεῖν αἱ συγχωνεύσεις και ἀρχήσῃ η ὁμαλή και ικανοποιητική λειτουργία των.

Κατόπιν ένθαρρύνσεως ἐκ μέρους τοῦ "Υπουργείου Μεταφορῶν, εἶχον ήδη προβῆ αἱ ιαπωνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὰς ἔνδεικνυμένας προκαταρκτικάς ἑνεργείας διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσίν των, πρὸ τῆς ἐπιψηφίσεως πρὸς τὰς δύνας νομοσχέδιον. 'Εδημοιργήθησαν διὰ συγχωνεύσεων ἔξι "Ομίλοι, συγκεντρώνοντες τὰς συνδεομένας μετ' αὐτῶν Τραπέζας, ἐμπορικοὺς οἰκους και ἄλλας ἐπιχειρήσεις. Οι "Ομίλοι οὗτοι εἰναι: 1. 'Ο "Ομίλος Νίππον Γιουσέν - Μιτσουμπίσι. 2. 'Ο "Ομίλος «OSK - Νταϊντο Καϊούν - Νίππο Σόσεν». 3. 'Ο "Ομίλος Μιτσούι. 4. 'Ο "Ομίλος «Καβασάκι Κισέν - Ιίνο Καϊούν». 5. 'Ο "Ομίλος «Γιαμασίτα Κισέν - Σινιχόν». Καὶ 6. 'Ο "Ομίλος «Ιαπωνικά Πετρελαιοφόρα - Νισσάν Κισέν». 'Ολιγαὶ υπάρχονται πιθανότητες ὀλοκληρώσεως τῶν συγχωνεύσεων, τὸ ἐνώριτερον, πρὸ τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους.

"Ἀγωνιστὸν ποιῶ θά εἶναι αἱ ἐπιπτώσεις τοῦ νόμου περὶ συγχωνεύσεως εἰς τὰς γραμμάς Ιαπωνίας — Βορ. Ἀμερικῆς, όπου αἱ ἔννεα ἑκατὸν συχολογεύενται ιαπωνικαὶ έταιροι μελετοῦν τὴν διατάξην πτενεώτρας συνεργασίας πρὸς περιορισμὸν τῶν γενικῶν ἔξόδων, τοῦ μεταξύ των συναγωνισμοῦ και τῆς ἐνσχύσεως τῶν κατὰ τὸν ἔκτο τὸν Διασκέψεων ζέινων πλοίων γραμμῆς.

Αἱ μη μετέχουσαι τῶν Διασκέψεων ἔταιροι εἰς πραγματοποίησαν βαθεῖας διεσδύσεις εἰς τὴν γραμμὴν Ιαπωνίας — Νέας Υόρκης — τὴν ἀποκαλούμενην «χρυσῆν γραμμὴν» — καὶ αἱ μεγάλαι εἰς φορτία ἐργασίαι τῶν, ἐν συνδυσμῷ με τὰς περιοπάτας τῶν ναύλων, εἰς τὰς ὅποιας προέδη η Διάσκεψις διὰ νὰ τὰς ἀντιμετωπίσῃ, σημαντικῶς ἐπέρεασαν τὰ κέρδη τῶν ἔννεα ιαπωνικῶν ἀτμοπλοΐων, αἴτινες ἐξυπηρετοῦν τὴν γραμμὴν ταύτην μὲ 168 ταξίδια ἑτησίως.

"Ἡ ἔξυγιστος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων δὲν συνεπάγεται, καὶ ἀνάγκη, μείωσιν τίνα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων η τῶν ταξιδίων, ἐπὶ περισσότερων τῶν ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν 30 γραμμῶν ὑπὸ φορτηγῶν λάινερς. Τὰ αὐτὰ η και περισσότερα ταξιδία δύνανται νὰ διατηρηθοῦν, ίσως, μὲ ὀλιγότερα μέστοι και προσωπικόν. Ως πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, τελούν ἀκόμη ὑπὸ κατασκευὴν σκάφη τοῦ 17ου ναυπηγικοῦ προγράμματος, μεταξὺ δὲ αὐτῶν περιλαμβάνεται και ἕνα δεξαμενόπλοιον τὸν 75.000 τόνων d.w. Τελοῦν ἐπίσης ὑπὸ κατασκευὴν τὰ πλειστα τῶν σκαφῶν τοῦ 18ου προγράμματος, διπερ προέβλεπε τὴν ναυπηγησίν 500.000 τόνων, ένω και τὸ 19ον πρόγραμμα προβλέπει τὴν κατασκευὴν τέτερων 500.000 τόνων.

Περαιτέρω οἰκονομίαι θὰ ἔπιεν χρήσθων διὰ τῆς μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελών τοῦ πληρώματος, συνεπείᾳ ἐκτεταμένης αὐτοματοποίησεως και καθιερώσεως εἰς τὸ νέα πλοία τοῦ συστήματος ἐλέγχου ἐκ τοῦ μακρόθεν. Τὰ συστήματα ταύτα ἀπεδειχθησαν ἐπίτυχη εἰς τὰ τελευταῖς τοῖς ἔτεσιν ἐν ὑπερεσιαὶ πλοία. 'Ἐπι τὸν, τὰ ἐνόητα συστήματα ἐσήμειώσαν περαιτέρω ἔξελιξιν, ίδια εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, μέχρι σημείου ὅπετε νὰ λειτουργοῦν δι' αὐτῶν ἀντίλια, ήσανδρεῖς και ἄλλοι μέσα χειρισμῶν τοῦ φορτίου. 'Ομοίως, εἰς τὴν περιπτώσιν πῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου, τὰ σκάφη ταύτα εἰναι ύψηλῆς ὑπερεσιακῆς ταχύτητος, ἐξικονομένης μέχρι τῶν 20 κόμβων. 'Αντικατέστησαν παλαιότερα και βραδύπλοια σκάφη, ίδια εἰς τὰς γραμμάς πρὸς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας και πρὸς τὴν Εὐρώπην. Γενικὴ ἀνακατάταξις τῶν σκαφῶν ἐπραγματοποίησεις και εἰς ἄλλας γραμμάς, μὲ ἀποτελεσματικά τὴν χρησιμοποίησιν ταχυτέρων και πλέον συγχρονισμένων μονάδων.

'Ικανὴ παρῆλιξ χωρητικότης ἐπωλήθη, διελύθη η μετετράπτη. Σχέδιον, τελούν ήδη ὑπὸ συζήτησιν, ὀφορῇ τὴν μετατροπήν δεξαμενοπλοίων τῶν 20.000 τόνων d.w. διὰ τὸν μεταφορὰν γεννημάτων ἐκ Καναδᾶ εἰς Ιαπωνίαν. 'Ἐτερον χαρακτηριστικὸν τῶν νέων ναυπηγήσεων ἔγκειται εἰς τὴν στροφήν πρὸς τὰ μπάλια κέρριερο, τὰ ειδικὰ γαιανθρακοφόρα, τὰ κατάλληλα διὰ ξυλείαν και τὰ δεξαμενόπλοια. Οὕτω, τὸ 19ον πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν κατασκευὴν ειδικευμένων σκαφῶν 230.000 τόν. γκρός, πετρελαιοφόρα 210.000 τόν. γκρός και σκάφη ξηροῦ φορτίου 60.000 τόν. γκρός.

## ΤΟ ΠΑΡΗΛΙΚΟΝ ΑΝΤΙΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΤΟΝΝΑΖ

Τὰ ἀνώτερά ἔχουν σημαντικήν ἐπίδρασιν εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ στόλου. Εἰδικότερον, τὸ σύνθετο τράμπη, αντικαθίσταται εἰς εύρειαν κλίμα-

κα ἀπὸ εἰδικευμένα σκάφη, λόγῳ τῆς ζητήσεώς των ἀπὸ τὰς διομηχανίας, τὰς ἐνδιαφερομένας διὰ σταθερᾶς προμηθείας, ὑπὸ οἰκονομικούς ὄρους, ἐπὶ τῇ διάσει μακροχρονίων τάιμ - τσάρτερς. Κατὰ μίαν πρόσφατον ἐπισκόπησιν τῆς καταστάσεως, ὡς στόλος τῶν ιαπωνικῶν μεταλλοφόρων ἀριθμεῖ 38 σκάφη, 1.039.563 τόνων d.w. Τὸ μεγαλύτερον τούτων εἶναι τὸ «Χομέι Μαρού» 53.983 τόνων d.w., παραδοθέν τὸν Μάιον και τὸν Οκτώβριον.

Κατὰ τὴν σύνθησην τῆς καταστάσεως, διὰ τὸν Κόσμου, τὸ «Νίσσο Μαρού» 132.334 τόνων d.w., ἐνῷ μεταξὺ τῶν νέων παραγγελιῶν περιλαμβάνεται και ἕνα τὸν 92.460 τόν. d.w., διπερ θὰ παραδοθή τὸν Μάιον τοῦ 1964 εἰς τὴν Εταιρίαν Δεξαμενοπλοίων, τοῦ Τόκιο.

## TANKER ΜΑΜΜΟΥ

Μὲ ἀγκυροδόλια βαθέων ὑδάτων εἰς τοὺς ἀκραίους λιμένας και μὲ τὴν εύρυτέραν προσπτικὴν τῶν ἔταιρών πετρελαίου, αἱ τάσεις στρέφονται σήμερον πρὸς τὰ γιγαντιαὶ δεξαμενόπλοια. 'Ενα ἐκ τῶν πλεονεκτημάτων τῶν ἔγκειται εἰς τὸ διά τοῦ ναυπηγούνται διὰ νὰ ἐξυπηρετήσουν νέους ἀκραίους λιμένας, σχεδιασθέντας εἰδικῶς πρὸς διευκόλυνσιν τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν. Οἱ ἀκραίοι λιμένες εἰναι εἰς χώραν ἀξιούσια διτὶ ἔχει μεγάλο νέο διομηχανικὰ κέντρα.

Τὰ εύνοικὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς μεταβολῆς τῆς συνθέσεως τοῦ στόλου ἀντανακλῶνται εἰς τὰς ἔνθεσεις τῶν πεπραγμένων 55 ναυτιλιακῶν ἔταιρών διὰ τὸ δεύτερον ἔχαμην τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1963, λήξαντος τὴν 31ην Μαρτίου. 'Η μεγαλύτερα ἀναλογία κερδῶν τῶν δεξαμενοπλοίων και τῶν ειδικευμένων φορτηγῶν συνετέλεσεν εἰς τὸ νὰ ἐξουδετερώσῃ τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς περικοπῆς τῶν ναύλων ἐπὶ τῶν γραμμῶν Ιαπωνίας — Ήνωμένων Πολιτειῶν, ἐκ τῶν ἀπεργατικούς λιμένας Ατλαντικοῦ και Κόλπου και ἔξι ἄλλων δυσμενῶν παραγόντων. 'Αποτελεσματικά ἔπηρχεν αὐξῆσις 10% τοῦ συνολικοῦ κέρδους πρὸ τῆς ἀποσθέσεως ἐν συγκρίσει μὲ τὸ προηγούμενον ἔχαμην.

"Ἐτεροι λόγοι τῆς καλυτέρας μορφῆς, τὴν ὁποῖαν προσλαμβάνει η οἰκονομικὴ εἰκόνα, ἀναφέρονται εἰς τὰς πωλήσεις πλοίων, τὴν διάθεσιν διοφόρων ἐνεργητικῶν ἐπὶ τὴν πρεστομασία τῶν συγχωνεύσεων και τὰς ἔνθεσεις πληρωμῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τὰς διασταυρουμένας μεταφοράς. 'Ενεχει ειδικήν σημασίαν διακανονισμὸς τῶν λογαριασμῶν ἐκάστης ἔταιρίας, πρὸ τῆς ἀναδιοργανώσεως, διότι οἱ ἀριθμοὶ θὰ παίξουν τὸν ρόλον τῶν εἰς τὰς διαπραγματεύσεις συγχωνεύσεων και, κατὰ τὴν φυσικὴν συνέπειαν, ἐκάστη ἔταιρία ἐπιθυμεῖ νὰ ἐμφανισθῇ μὲ καλυτέραν οἰκονομικὴν θέσιν. Τούτῳ και θὰ ισχύῃ ἐπι η περισσότερον κατὰ τὴν τρέχουσαν προθεσμίαν τὴν λήγουσαν τὴν 30ην Σεπτεμβρίου και ητοι, πιθανόν, νὰ εἶναι ή τελευταία πρὸ τῆς ὀλοκληρώσεως. Καλύτερα ἀποτελέσματα διὰ τὴν τελευταίαν ταύτην προθεσμίαν διαφέρουνται διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια και μπάλκι κέρριερς, μὲ προσπτικὴν αὐξῆσην τῆς μεταφορικῆς κινήσεως.

## KAI AI ANTIOYESEIS

Σκοτεινὰ σημεῖα ἐπισκιάζοντα πωας τὰς καλάς προβλέψεις, προέρχονται ἀπὸ τὰς προτεινούμενας αὐξῆσεις τῶν λιμενικῶν τελῶν και ἀπὸ τὴν ἀπαίτησιν τῆς Ηνωμένων δόλων τῶν Ιαπωνικῶν ναυτικῶν περὶ ἀναθεωρήσεως τῶν συλλογικῶν συμβάσεων τῶν. Τὸ πρῶτον σημεῖον διανατίσται τὸν νὰ ἐξουδετερώθῃ διὰ δελτιώσεως τῶν λιμενικῶν μέσων, ἐνῷ τὸ δεύτερον ἐμβάλλει εἰς σκέψεις. 'Η συλλογικὴ σύμβασις ἐργασίας τῆς Ηνωμένων τῶν Ιαπωνικῶν ναυτῶν ἐλήσει τὴν 31ην Μαΐου και πρὸ τῆς λήξης της ηρχισαν σχετικά διαπραγματεύσεις, ἐκραγείστης μάλιστα και γενικῆς ἀπέργιας. 'Η Ενωμένης, ἐν τούτοις, συνεφάνησε νὰ παρατείνῃ τὴν ισχὺν τῆς παλαιάς συμβάσεως και νὰ ἀναδάλλῃ κάθε ἐνέργειαν της μέχρι τῆς τακτικῆς, κατὰ μήνα Οκτώβριον, συνελεύσεως, ἵνα παράσχῃ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας πιστωσιν χρόνου διὰ τὴν ὑπὸ διαθέσιν συνθήκας ἐφαρμογὴν τῶν σχεδίων συγχωνεύσεων.

"Ἐν τῷ μεταξὺ περισσότεροι δόκιμοι — ἀξιοματικοὶ και ναύται — ἐκπαιδεύονται εἰς τὰς σχολὰς και εἰς τὰ ειδικὰ ἐκπαιδευτικὰ πλοία. Μεταξὺ τῶν πλωτῶν σχολῶν συγκαταλέγεται και τὸ τετράστιον «Νίππο Μαρού», καθὼς και τὸ «Καϊδό Μαρού», χωρητικότητος 2.000 τόνων γκρός ηκαστον. Ταῦτα ταξιδεύουν εἰς τὸν Ειρηνικὸν ἐκπαιδεύοντας τοὺς δοκίμους εἰς τὴν Ιστιοπλοίαν, ητοις θεωρεῖται ἀκόμη πολύτιμος, παρὰ τὰ αὐτοματοποιημένα, παρὰ τὰ μακρότερα ἐλεγχόμενα και τὰ διὰ κλιματισμοῦ ἐφωδιασμένα πλοία, εἰς τὰ διποῖα ούτοι θὰ παρηγέται.

## ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Εἰς 345 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 3.304.596 τ. ἀνήρχοντο τὰ ὑπὸ ναυπηγήσεων η παραγγελίαι εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεία, κατὰ τὸ τέλος Απριλίου τρέχ. έτους. 'Εξ αὐτῶν, 116 σκάφη, 2.681.895 τ. γκρός (καλύπτοντα τὰ 81% τῆς συνολικῆς ἐργασίας) προωρίζοντο διὰ δένους ἐφοπλιστάς και τὰ ὑπόλοιπα 229 σκάφη, 622.701 τόν. γκρός, δι' Ιαπωνίας. 'Ἐτέλους ήδη ὑπὸ κατασκευὴν 243 σκάφη 1.554.287 τόν. γκρός, έκ τῶν διποίων 54, τόν. γκρός 999.720, διὰ λογαριασμὸν δένουν ἐφοπλιστῶν.

## H ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ός μέρος τῆς προσπαθείας πρὸς δελτιώσιν τῶν Ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν της, η Ιαπωνική κυβερνήσις προγραμματίζει τὴν κατασκευὴν περισσότερων δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰ ἐνιαυτά ναυπηγικού προγράμματα, διτίνα, ώς γνωστόν, ἐκτελούνται ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἀρωγήν. Διὰ τὸ 19ον ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς περιόδου 1963-64, διπερ πρόκειται νὰ ἐγκριθῇ ὑπὸ τῆς Διαίτης, θὰ ζητηθῇ αὐξῆσις τῆς χρηματοδοτήσεως πρὸς ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων, δεδομένου διτὶ αἱ εἰσαγωγαὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου αὐξάνονται πραγδαίως, η δὲ κατ' ἀνάγκην ναύλωσις δένουν τάκης κατὰ δημιουργήση σοδαράν διαρροήν συναλλάγματος.

**ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ  
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.**

**Α. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ**

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Φέρομεν εἰς γνῶσιν τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν., ότι τὰ Φροντιστήρια μας έθριάμβευσαν και πάλιν κατὰ τὰς ἐξετάσεις τῶν Γ' Μηχανικῶν τῆς περιόδου Μαΐου 1963.

ΑΠΑΝΤΕΣ ΟΙ ΜΑΘΗΤΑΙ ΜΑΣ ΠΡΟΗΧΘΙΣΑΝ

Έγγραφαὶ και πληροφορίαι καθημερινῶς  
8—1 π. μ. και 5—9 μ. μ.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΤΟ ΝΕΟΝ "ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡ.."

"Η «Κιούναρ Λάιν», ως άνεγράφαμεν ήδη είς προηγούμενον τεύχος μας, έκρινεν ότι έπεστη ο χρόνος διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου υπερωκεανίου της διὰ τὴν ταχείαν γραμμήν τοῦ Βορείου Ειρηνικού. Τὸ κόστος τοῦ νέου λαΐνερ ύπελογίζετο εἰς 22 ἑκατομμύρια λιρῶν, ή δὲ «Κιούναρ έξῆτης τὴν σύναψιν κρατικοῦ δανείου 18 ἑκατ. λιρῶν, εξοφλητέου ἐντὸς 25ετίας, μὲ τὸκον 4%». Η αἴτησις αὕτη, κατὰ σχετικήν ἀνακοίνωσιν, ἀπερρίφθη ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν, ἀλλ' ἐκ παραλλήλου ὑπεδείχθη εἰς τὴν «Κιούναρ» νὰ ὑποβάλῃ νέαν αἴτησιν, διὰ νὰ μετάσχῃ εἰς τὰς παρασχεθησομένας ναυπηγικάς πιστώσεις, αἵτινες πρόκειται πρὸς τὸν σκοπὸν ἵσως αὐτὸν νὰ αὐξηθοῦν ἀπὸ 30 εἰς 60 ἑκατομμύρια λιρῶν. Πράγματι, ή αἴτησις αὕτη ὑπεβλήθη διὰ δάνειον τῶν 80% τῆς ἀξίας ἐνὸς νέου υπερωκεανίου, χωρητικότητος 58.550 τόνων γκρός, μέλλοντος νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ παρόλικον «Κουήν Μαίρη».

Διὰ τὸ νέον λαΐνερ προβλέπεται ταχύτης 19½ μιλῶν, ἵνα διατηρήσῃ τὸ ἔδυδομαδιάν δρομολόγιον πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην. Θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα 2000 ἐπιβατῶν καὶ θὰ τεθῇ ἐν ὑπερεσίᾳ ἐντὸς τοῦ 1967. Η ἐκμετάλλευσίς του προβλέπεται λίαν ἐλκυστική, θὰ δύναται δηλαδὴ νὰ ἐκτελῇ καὶ περιηγητικὸν πλάσιον κατὰ τὴν νεκρᾶν ἐποχῆν τῆς κινῆσεως τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Η κατανάλωσίς του ὑπολογίζεται εἰς τὸ ἥμισυ τῶν σημερινῶν «Κούην», θὰ δύναται δὲ νὰ διαπλέῃ τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ. Η ὑποδειχθεῖσα ναυπηγικὴ πίστωσις θὰ παρασχεθῇ μὲ τὸκον 5%, ἔξοφλητέα ἐντὸς δεκαετίας.

### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

"Ἐν τῷ μεταξύ, ή δανειοδότησις τῶν ναυπηγήσεων διὰ ποσοῦ 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ὅπερ πρόκειται νὰ αὐξηθῇ εἰς 60, προεκάλεσε τὸ ἔνδιαφέρον τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν. Κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον ἐξ. παραγγέλθησαν ὑπὸ τῶν 48 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 246.000 τόνων γκρός καὶ πιστώσεις 13.5 ἑκατ. λιρῶν ἐνεκριθήσαν ήδη διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν. Τὸ γεγονός τοῦτο θεωρεῖται λίαν ἐνθαρρυντικὸν καὶ ἐπίδειξ ἐκφράζονται, ὅτι εἰς τὸ λίαν προσεχὲς μέλλον περισσότεραι παραγγελίαι θὰ πραγματοποιηθοῦν. Ἀναμένεται, ἄλλως τε, ὅτι, πλήν τοῦ νέου «Κιούναρντερ», θὰ ναυπηγηθοῦν δύο λαΐνερ διὰ τὴν «Κάστλ Λάιν», μὲ κόστος 6 ἑκατομμυρίων λιρῶν καὶ δύο ταχύτατα φορτηγά γραμμῆς διὰ τὴν «Κιούναρ». Βασιμώς ἐλπίζεται, ὅτι αἱ παραγγελίαι τοῦ 1963 θὰ φάσσουν τὸ 1.000.000 τ. γκρός, ἐπὶ ἑτέριας παραγωγικῆς δυναμικότητος τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας δι' 1.200.000 τ. γκρός. Ἀξιοσημείωτον ἐπίσης εἶναι, ὅτι καὶ αἱ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ληφθεῖσαι παραγγελίαι φθάνουν διὰ τὸ τρέχον ἔτος τὰ 40% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ἐργασίας.

### ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου ἐξ., συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Λόδεϋς Ρέτζιστερ», ἐναυπηγούντο ἀνὰ τὸν Κόσμον (ἐξαιρέσει τῆς Ρωσίας καὶ Κίνας, ὅποθεν δὲν ὑπῆρχον αὐθεντικαὶ πληροφορίαι ἐξ ὑπευθύνων πηγῶν) 1352 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 8.882.517 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 157 σκάφη, 1.151.873 τ. γκρός, κατεσκευάζοντο εἰς Αγγλίαν καὶ Ιρλανδίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 1195 πλοία, 7.730.644 τ. γκρός, εἰς τὰς λοιπὰς χώρας. Η ναυπηγικὴ αὕτη ἐργασία ήτο κατὰ 86.

991 τ. γκρός ὀλιγωτέρα, ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Η κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων ἐστιμησιούτο μὲ 176 σκάφη, 3.857.131 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 32 πλοία, 625.153 τ. γκρός, ἐναυπηγούντο εἰς Αγγλίαν καὶ Ιρλανδίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 144 σκάφη, 3.231.978 τ. γκρός, εἰς τὰς λοιπὰς χώρας.

Η κατανομὴ τῆς ἐργασίας εἰς τὰς διαφόρους ναυπηγικὰς χώρας, φέρουσα πρώτην τὴν Ισπανίαν καὶ μετ' αὐτὴν τὴν Αγγλίαν, ἔχει ὡς ἔξης, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὴν αὔξησιν ἡ μείωσιν, ἐναντὶ τοῦ πρώτου τριμήνου:

| Χώραι          | Τ. γκρός  | Διαφορά   | Χώραι     | Τ. γκρός | Διαφορά  |
|----------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|
| Ισπανία        | 1.521.608 | + 268.253 | Ισπανία   | 309.959  | + 2.854  |
| Μεγ. Βρεταννία | 1.151.873 | + 27.859  | Γερμανία  | 300.528  | - 30.562 |
| Δ. Γερμανία    | 857.930   | - 65.386  | Δανία     | 300.258  | - 20.940 |
| Σουηδία        | 840.539   | - 8.358   | Φιλλανδία | 157.902  | + 21.707 |
| Ιταλία         | 788.827   | - 19.667  | Καναδάς   | 119.585  | - 38.065 |
| Γαλλία         | 578.455   | - 20.738  | Βέλγιον   | 103.328  | - 39.361 |
| Νορβηγία       | 456.744   | + 73.607  | Βραζιλία  | 77.645   | + 11.448 |
| Όλλανδία       | 421.098   | - 114.641 | Ινδία     | 68.539   | + 250    |
| Ην. Πολιτεία   | 354.580   | - 90.291  | Αυστραλία | 49.870   | - 13.481 |
| Πολωνία        | 324.302   | - 7.130   |           |          |          |

"Οσον ἀφορᾷ, εἰδικώτερον, τὰ δεξαμενόπλοια, δικαίωτερος αὐτῶν δύκος κατεσκευάζετο εἰς τὰς κάτωθι χώρας :

| Χώραι          | Πλοία | Τ. γκρός | Χώραι         | Πλοία | Τ. γκρός |
|----------------|-------|----------|---------------|-------|----------|
| Ισπανία        | 25    | 899.200  | Δυτ. Γερμανία | 25    | 495.976  |
| Μεγ. Βρεταννία | 32    | 625.153  | Νορβηγία      | 9     | 286.099  |
| Σουηδία        | 19    | 508.857  | Γαλλία        | 7     | 234.229  |

"Αφ' ἑτέρου αἱ κατὰ χώρας παραγγελίαι εἶχον, διὰ τὸν κυριώτερον αὐτῶν δύκον, τὴν κάτωθι κατανομήν :

|                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| Διὰ τὴν Νορβηγίαν | 1.408.005 τ. γκρός |
| » » Βρεταννίαν    | 1.326.347 »        |
| » » Λιθβερίαν     | 725.376 »          |
| » » Ιταλίαν       | 594.147 »          |
| » » Ελλάδα        | 557.538 »          |
| » » Ισπανίαν      | 528.592 »          |

## ΡΟΥΜΑΝΙΑ

### Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΗΣ

Εἰδικὸν ἐνδιαφέρον ἐπεδείχθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντζῆς. Παρατάσσει οὗτος σήμερον ἔξοπλισμὸν ἀπὸ 70 γερανοὺς τῶν 3 ἔως 15 τόνων, ἐπὶ τῶν κρηπιδωμάτων, 4 πλωτοὺς γερανούς τῶν 15 ἔως 100 τόνων, 25.000 τ.μ. λιμενοποθηκῶν, χώρους 120.000 τ.μ. πρὸς ἑναπόθεσιν ἐμπορευμάτων, δικόν 10 χιλιομέτρων καὶ σιδηροδρομικὰ γραμμὰς μήκους 20 χιλιομέτρων. Τὸ σύνολον τοῦ ἀνωτέρω ἐξοπλισμοῦ ἔχει ηδη περατωθῆναι, αἱ δὲ νέαι ἐργασίαι ἀναφέρονται εἰς τὴν κατασκευὴν ὑποστέγων καὶ ἀλλών χρησίμων κτιρίων, καθὼς καὶ εἰς ἑκαθαύνσεις τῆς λιμενικῆς λεκάνης. Τὸ διύλισμα διά τοῦ 37 περίπου πόδας, οὗσος δηλαδὴ εἶναι καὶ τὸ ἐπιτρεπτὸν διύλισμα εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ. Υπολογίζεται, ὅτι ὁ ἐξοπλισμὸς οὗτος τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντζῆς θὰ ἔχει πρετήση τὴν κίνησιν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ρουμανίας, ἐνῷ θὰ συγκεντρώσῃ καὶ σημαντικὴν ἐμπορικὴν κίνησιν ἀπὸ ἄλλας χώρας.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

### ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

#### D.E.S. "ΔΗΛΑΟΣ",

"Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9  
ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.  
Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 14  
ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ.

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ",

"Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12 ή ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά:  
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ.  
Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 23 ἐξ ΑΓΚΩΝΟΣ διά:  
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΚΕΡΚΥΡΑΝ-ΠΑΤΡΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟΝ

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ", "ΚΑΝΑΡΗΣ", "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ",

"Ἐκ πειραιώς:

"Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ  
ώραν 10: διά ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ  
"Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ  
ώραν 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.  
» 18: διά ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.  
» 18.30 διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.  
"Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ  
ώραν 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.  
» 18.30 διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.  
"Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ  
ώραν 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΣΑΜΟΝ  
» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορίαι: Ακτὴ Ποσειδώνος. Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἅπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

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

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

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφίου: 'Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαρούσιον  
'Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## Η ΜΟΝΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΣ

'Υπεγράφη και κοινοποιείται πρὸς τὰ Ταμεῖον ἡ ἀπόφασις περὶ τημητικῆς καταβολῆς τοῦ φόρου τοῦ α' ἔξαμηνου. Εἰς πέντε πέμπτα θά καταβληθῇ. Τὸ ἐν πέμπτον ἄμα τῆς ὑποδολῆς τῆς δηλώσεως (10 Αὐγούστου), τὰ δὲ ὑπόλοιπα τὴν δεκάτην ἐκάστου ἐπομένου μηνός.

\* \* \*

'Η ύπουργική ἀπόφασις ἔχει ὡς κάτωθι :

Λαδόντες ὑπὸ ὅψιν τὰς ἑκ τῶν κρατούντων ναυάλων ἐν τῇ διεθνῇ ναυλαγορᾶ δημιουργηθείσας δυσμενεῖς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοίων, ἔγκρινομεν, ὅπως ὁ φόρος πλοίων Α' Κατηγορίας N. 1880/1951 ληξαντος Α' ἔξαμηνου 1963 καταβληθῇ εἰς πέντε ἵσας μηνιαίας δόσεις, ἐξ ὧν ἡ πρώτη σὺν τῇ ἐμπροθέσμῳ, ἦτοι μέχρι καὶ τῆς 10ης Αὐγούστου ἐξ ἐπιδοθησομένη σχετικῆ δηλώσει, αἱ δὲ ἐπόμεναι μέχρι τῆς 10ης Σεπτεμβρίου, 10ης Οκτωβρίου, 10ης Νοεμβρίου καὶ 10ης Δεκεμβρίου ἐξ ἀντιστοίχως.

Ο 'Υπουργός  
Γ. ΣΩΦΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ

## ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ "ΟΜΗΡΙΚΟΣ,,

Παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Χόμι Λάιν» ὑπεβλήθη εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας αἵτησις πρὸς παροχὴν ἀδείας διὰ τὴν ὑψωσιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανού της «Ο μηρικός» 18.563 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931. Ή η γνωστόν, τὸ «Ομηρικός» θά ἀντικαταστήσῃ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Νέας Υόρκης τὸ ὑπερωκεανού «Βασίλισσα Φρειδερίκη», σπερ ἔχει ἡδη κλεισθῆ διὰ σειρὰν ὅλην τουριστικῶν ταξιδίων.

## ΚΑΙ ΤΟ "ΟΛΥΜΠΙΑ,,

Πρόκειται, καθ' ἀ άνεκοινώθη, νὰ ἔγγραφη προσεχῶς εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγιον καὶ τὸ ὑπερωκεανού «Ολυμπία», ἐφ' ὅσον ἀπὸ τοῦ 1965 ληγεῖ καὶ ἡ σύμβασις μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον τοῦ ὑπερωκεανού «Βασίλισσα Φρειδερίκη».

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΔΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τὸ γνωστὸν ὑπερωκεανού τῆς Μάτσον Λάιν «LURLIN», σπερ ἡδη ἐκτελεῖ τὴν ταχείαν γραμμὴν Αγ. Φραγκίσκου - Νήσων Χαδάν, θά ὀντικαταστήσῃ τὸ «Βρεταννή» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Αὐστραλίας.

Ο κ. 'Αντ. Χανδρῆς εὐρίσκεται ἡδη εἰς τὴν Αμερικήν, ὃπου διεξάγει τὰς τελευταίας γραφειοκρατικὰς κυρίως συνεννόησεις, διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀδείας ἐνοικιάσεως πολυετοῦς τοῦ ἐν λόγῳ ὑπερωκεανοῦ, μὲ ὄψιν τὴν ἀγορᾶς του μεταγενεστέρως.

Πρόκειται περὶ σκάφους ἔξαιρετοῦ, ταχύτητος 22 μιλίων, μὲ μεταφορικήν ἴκανόττης μεγαλύτεραν τοῦ «Βρεταννή» κατὰ 200 ἐπιβάτας. Τὸ σκάφος, ἀδελφὸν τοῦ «Ομηρικού» τῆς «Χόμι Λάιν», εὐρίσκεται εἰς ἀρίστην κατάστοσιν. Διακρίνεται διὰ τὴν πολυτέλειαν τῶν διεμερισμάτων τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν κοινοχρήστων αὐτοῦ χώρων. Πραγματικὸν ἀπόκτημα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

## ΑΙ ΠΡΟΣ ΚΟΥΒΑΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Εἰς 139 ἀνέρχονται τὰ σκάφη, ἀτινα ἀπὸ Ιης Ιανουαρίου μέχρι 12ης Ιουλίου ἐξ ἐνεγράφησαν εἰς τὸν «μαύρον πίνακα» τῶν Αμερικανῶν, ὡς

μετασχόντα εἰς μεταφοράς πρὸς τὴν Κούβαν. Ἐξ αὐτῶν, τὰ 39 εἶναι ἐλληνικά. Τὰ τελευταίως προστεθέντα εἰς τὸ πίνακα εἶναι τὰ φορτηγά «Ἀντωνία», «Μπαρμπερίνο», «Ἐθερεστ», «Μαρούδιώ», «Πολάρις» καὶ «Τίνα», ἀπὸ δὲ τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθανικά εἶναι τὰ φορτηγά «Ἀνθά», καὶ «Ιωάννης Ἀσπιώτης». Ἐκ τῶν ὅλων σημαῖῶν 44 εἶναι βρετανικά, 23 λιθανικά, 7 ιταλικά, 7 πολωνικά, 6 νορβηγικά, 5 γιουγκοσλαβικά, 2 ιστανικά καὶ 2 σουηδικά. Οὕτω, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.120.224 τ. γκρός ἀποκλείονται ἀπὸ τὰς μεταφοράς τῶν κρατικῶν χρηματοδοτουμένων φορτίων, ἀτινα ἔξαγονται ἀπὸ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας. Σημειωτέον, ὅτι οἱ Αμερικανοί ἀπειλοῦν νὰ ἐπεκτείνουν τὸν ἀποκλεισμὸν καὶ εἰς ὅλα τὰ σκάφη τῶν αὐτῶν πλοιοκτητῶν, τῶν ὅποιών φορτηγά θὰ μετέχουν εἰς μεταφοράς πρὸς τὴν Κούβαν.

## Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Βραδέως προχωρεῖ ἡ προσπάθεια τῆς ἀναδιοργανώσεως τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρών τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη.

Οἱ ὄρισθέντες ἀπὸ τὸ Δικαστήριον ἐκκαθαρισταὶ ἐζήτησαν καὶ νέαν πίστωσιν χρόνου, ἵνα προσαγάγουν τὸ δριστικὸν σχέδιον τῆς ἀναδιοργανώσεως. Εἰς ἔξ μόνον πλοῖα — δύο μετασκευασθέντα εἰς μπάλκ κέρριερς ἀπὸ δεξαμενόπλοιος T2 καὶ τέσσαρα φορτηγά τύπου C2 — περιορίζεται ἡ ἐπιδιώξις τῆς ἀναδιοργανώσεως. Τὰ λοιπά 19 ἔξεποιήθησαν ἢ θά ἐκποιηθοῦν.

Κεφάλαιον 1.5 ἑκατόμ. δολαρίων θὰ χρειασθῇ διὰ νὰ κινηθῇ ὁ δῆλος μηχανισμὸς τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀνωτέρω ἔξ σκαφῶν. Ἐπιδιώκεται νὰ ἔξευρεθῇ τούτο διὰ τῆς ναυλώσεως λοιπού τοῦ δύο μπάλκ κέρριερς διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις τῶν δανειστῶν ὑπερβαίνουν τὰ πέντε ἑκατομμύρια δολαρίων.

## ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Παρὰ τοῦ κ. Ζησίμου, ὡς ἐκπροσώπου τοῦ κ. Όναση, ὑπεγράφῃ τὴν 16ην Ιουλίου εἰς Τόκιο συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεία «Ισικαβάτζίμα - Χαρίμα», διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 65.300 τόνων Ι.Λ.Β. ἑκατόν, μὲ πληρωμὴ 20% μετρητοῖς καὶ 80% ἐντὸς ὀκταετίας. Τὸ πρῶτον θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ μέσα Ιουλίου 1964, τὸ δὲ δεύτερον τὸν Μάρτιον 1965. Ἀμφότερα θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ τὴν πρώσιν τῶν μὲ δηζελομηχανὰς Σούλτζερ 10κυλίνδρους, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 900 χιλιοστῶν, λαπανικῆς κατασκευῆς καὶ δυνάμεως 23.000 ἵππων.

## ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εἰς τὸ 'Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τοῦ Ν.Δ. ἐπερὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Αισκός» φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Rollon», νεοαγορασθὲν) 7.329 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Μαργυκούρντιας», ἀντιπροσωπευομένην ἐν 'Ελλάδι ἐπειρίαις «Αιγίδιος».

2. «Γουέστ Πόρτ» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δυνομα, νεοαγορασθὲν) 2.933 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Γουέστ Πόρτ», ἀντιπροσωπευομένην ἐν 'Ελλάδι παρὰ τοῦ κ. Δ. Ι. Ματθαίου.

3. «Πρεσσίδειος» φορτηγὸν (πρώην ὄλλανδικὸν «Dalerlyke», νεοαγορασθὲν) 10.820 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Μπελδίεντο», ἀντιπροσωπευομένην ἐν 'Ελλάδι παρὰ τοῦ κ. Κ. Στεργιοπούλου.

4. «Αμπασάντα» φορτηγὸν (πρώην ὄλλανδικὸν «Mount Ventoux», νεοαγορασθὲν) 8.600 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Μπελδίεντο», ἀντιπροσωπευομένην ἐν 'Ελλάδι παρὰ τοῦ κ. Κ. Στεργιοπούλου.

5. «Πανωράϊα» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Clio», νεοαγορασθὲν) 4.555 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Πανωράϊα» (πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ὁ κ. Αναστ. Γ. Καλίντζας).

6. «Ιόνιαν» δηζελοκίνητον φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Elysia», νεοαγορασθὲν) 7142 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Τρανσόφρολος».

7. «Νήσος Θάσος» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Nielsenburg», νεοαγορασθὲν) 1763 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1932, ἀνήκον εἰς τὴν «Σκαντινάδιαν καὶ Μεντιτέρρανιαν, Κορπορέϊστον», ἀντιπροσωπευομένην ἐν 'Ελλάδι παρὰ τοῦ κ. Αλεξ. Ν. Αθανασιάδη. Διαχειρίσται οι κ.κ. Ιω. Καπράλος καὶ Φ. Γεωργόπουλος.

— Εἰς τὸ 'Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἵτησης τῆς τεχνικῆς ἑταῖρίας «Αρχιρόδονος» πρὸς ὑψησιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τῆς ἀτμοκίνητου βυθοκόρου «Μυρτώον» (ex «Geopotes II») 855 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1927 καὶ ἐφωδιασμένης μὲ πρωστήριον μη-

TELEPHONES : PLAZA 2-2561  
HOPKINS 7-053  
CLIFTON 4-4612

JAMES SMYRNILOUDIS

SHIP SUPPLIES  
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODYI" BALTIMORE

BALTIMORE 2, MD.

χανήν δυνάμεως 700 ιππων. Ή εν λόγω βυθοκόρος ήγοράσθη έξι 'Ολανδίας και ηδη εύρισκεται εἰς τὸν λιμένα τῆς Βηρυττοῦ, ἐνθα ἔκτελονται ἔκδαντεις και ἄλλα λιμενικά ἔργα ἀπὸ τὴν ἀνάδοχον Ἑλληνικὴν ἑταῖριν.

#### ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Κοῦρε καθειλκύσθη τὴν 8ην 'Ιουνίου ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον και διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Μαρνάτο», τὸ δεξαμενόπλοιον «Περσ ἐπ ολις» 31.900 τόννων γκρός.

— 'Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, τοῦ Τόκιο, καθειλκύσθη τὴν 9ην 'Ιουλίου ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τὸ δεξαμενόπλοιον «Γεράνεια» 33.800 τόννων γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀντριάτικ» (Οἴκος νιῶν Π. Γουλανδρῆ).

— 'Εξ ἄλλου τὴν 1ην 'Ιουλίου καθειλκύσθη διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. 'Ωνάση ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτσέρκε, τοῦ Κιέλου, ἵνα δεξαμενόπλοιον τῶν 35.000 τόννων γκρός. 'Ἐπὶ τοῦ σκάφους, ὅπερ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «'Ολύμπικ Μαριτάιμ», ύψωθη ἡ σημαία τῆς Λιβερίας.

— 'Ως προανηγγείλαμεν, καθειλκύσθη τὴν 22αν 'Ιουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορτ, τοῦ Σάντερλαντ και διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Λιθανοῦ, τὸ φορτηγὸν «Πέρλ Μέρτσαντ» 16.500 τόννων d.w., πρόκειται περὶ τὸν τρίτον σειράν σκάφους, ὅπερ κατεσκευάσθη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα διὰ τὸν ίδιον πλοιοκτήτην. Τὰ δύο προγούμενα ἥσαν τὸ «Πέρλ Κλίππερ» και τὸ «Πέρλ Αϊλάντ». 'Υπεγράμμιζετο Ιδιαιτέρως τὸ μεγάλο d.w. τοῦ πλοίου και ἡ ύψηλή του ταχύτης (16 μιλιών) ἔξασφαλιζομένη ἀπὸ ἔξακολυνδρον μηχανήν νεωτέρου τύπου «Ντόξφορ Ρ», δυνάμεως 9000 ιππων, μὲ ὑπερφόρτισιν.

#### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Τρία γαλλικά λίμπερτυς ἐκτεθέντα ὑπὸ τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως πρὸς πώλησιν διὰ πλειοδοτικὸν διαγωνισμοῦ, ἡγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων. Πρόκειται περὶ τῶν φορτηγῶν «Le Lavandou» 7.177 τόν. γκρός και 10.462 τόννων d.w., «Le Verdon» 7.254 τόν. γκρός και 10.322 τόννων d.w., και «Orleans» 7.244 τόν. γκρός και 10.865 τόννων d.w., ἀπάντων ναυπηγήσεως 1943. Τὸ πρώτον ἡγοράσθη ἀντὶ 37.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Μασσαλίαν, ἐνῷ διὰ τὰ δύο ἄλλα ἡ τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— 'Ηγοράσθησαν ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων τὰ μικρὰ δηζελοκίνητα σουηδικά φορτηγὰ «Flamingo» 1.358 τόν. γκρός, 1.750 τόννων d.w., και ναυπηγήσεως 1949, «Folias» 1.351 τόν. γκρός, 1.750 τόννων d.w., και ναυπηγήσεως 1949 και «Svanesund» 1.348 τόν. γκρός, 1.750 τόννων d.w., και ναυπηγήσεως 1948, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς λιμένα τῆς Σουηδίας. Τιμὴ 60.500 λιρῶν διὰ τὰ δύο σκάφων.

— Παρὰ τοῦ Γραφείου τοῦ κ. Γεωργ. Α. Γουλανδρῆ ἡγοράσθη διὰ πελάτας του τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bahamas Gem», 2.795 τ. γκρός, 4.230 τόννων d.w., και ναυπηγήσεως 1931, μὲ σερβέων τοῦ 1960. Τιμὴ, λίραι 42.000 και ἄμεσος παραλαβὴν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης.

— Τὸ ιταλικὸν λίμπερτυ «Marija Laiuretan» 7.189 τόν. γκρός, 10.854 τόννων d.w., και ναυπηγήσεως 1944, οὐτινος ἡ πρὸ καιροῦ ἀναγγελθεῖσα πώλησις εἰς "Ελληνας ήκυρωθή, ἐπωλήθη ἡδη ἐκ νέου εἰς "Ελληνας ἀντὶ τιμῆς 45.000 λιρῶν και ὑπὸ τὴν αἵρεσιν παραλαβῆς κατόπιν ἐπιτεωρίσεως.

— 'Ἐπωλήθησαν εἰς Κινέζους ἀγοραστὰς τῆς Φορμόζας, ἀντὶ τιμῆς της λίμπερτυς «Ο σε αν Τ σήφ» 7.211 τόν. γκρός, 10.893 τόννων d.w. και ναυπηγήσεως 1943 και «Ο σε αν Μέρτσαντ» 7.251 τόν. γκρός, 10.928 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1944. Ἀμφότερα παρεδόθησαν ἡδη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς και μετωνομάσθησαν «Γιούνιον Τράνοπορτ» τὸ πρῶτον και «Γιούνιον Σκίππερ» τὸ δεύτερον.

— Τὸ υπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μαριάζιλ II» 7185 τ. γκρός, 10.900 τόννων d.w., και ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβέων λῆγον τὸν 'Ιουνίου 1964, ἐπωλήθη εἰς ἔφοδοις τοῦ Χόγκ Κόγκ πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Φρυγία» 1230 τ. γκρός, 2000 τ. d.w. περίπου και ναυπηγήσεως 1938, μὲ σερβέων λῆγον τὸν 'Ιανουάριον 1964, ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανὰς Κρούπη, ἐκάστη τῶν ὅποιων ἀναπτύσσει δύναμιν 830 ιππων και ταχύτητα 12½ ἑως 13 μιλια, ἐπωλήθη

ἀπὸ τὴν «ΕΛ - ΜΕΣ» εἰς τὸν κ. Μίσσιον ἀντὶ τιμῆς 27.500 λιρῶν. Παράδοσις εἰς Πειραιᾶ.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Baron Inverelyde» 5.479 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1953, παραληφθὲν εἰς Γλασκώθην ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «Τζάν Μαρθζ».

— Εἰς Μπουένος «Αὔρες παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων ἀργεντινὸν φορτηγὸν «Arriero» 7.281 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, τεθὲν δὲ ὑπὸ σημαίαν Λιβεριανὴν μετωνομάσθη «Ακτή».

— 'Ἐπισης τοῦ τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνος ἔφοδοις τοῦ Μπουένος «Αὔρες νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Thorslinen» 10.083 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1950, παραληφθὲν εἰς Χόρτεν μετωνομάσθη «Μάρτιον» τὸ τέλος Πλάτας. Σημαία Λιβεριανὴς.

— Τὸ καλούπτον ἀγγλικὸν συμφέροντα ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Μάριον Ραινί» (ἐπιμηκύνθεν λίμπερτυ) 8.543 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, παλέθεν εἰς ἀμερικανικὴν ἑταῖριαν, παρεδόθη εἰς 'Εουρέα και μετωνομάσθη «Dunhill». Η ἀστερόσεας διετηρήθη.

— Τὸ νεότευκτον μικτὸν σκάφος (πετρελαιοφόρον - μεταλλοφόρον) «Αστραπή» 51.800 τόννων d.w., παρεδόθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὴν 5ην 'Ιουνίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Μιτσουμπίσι - Νίππον», τῆς Γιοκοχάμας, εἰς τὸν πλοιοκτήτριαν ἑταῖρον «Ζεφύρ» (παραφάδα τοῦ Οἴκου νιῶν Π. Γουλανδρῆ). Τὸ σκάφος ἔχει ἐφοδιασθη μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 13.400 ιππων και ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμὰς του ταχύτητα 15,73 μιλίων.

— Τὸ πρὸ καιροῦ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ πολυτελές δηλοκίνητον τουριστικὸν σκάφος «Duke of York», 4.325 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1935, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Fantasia».

— Τὰ πωληθέντα εἰς Κινέζους ἀγοραστὰς (τῆς Φορμόζας) φορτηγὰ μας «Ο σε αν Τ σήφ» (λιβεριανὸν) 7211 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1945 και «Ο σε αν Μέρτσαντ σανταντ» (έλληνικὸν) 7185 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, παραδοθέντα εἰς τοὺς ἀγοραστὰς των ὑψωσαν τὴν κινεζικὴν σημαίαν και μετωνομάσθησαν «Union Transport» τὸ πρῶτον και «Union Skipper» τὸ δεύτερον.

— Τὸ πωληθέντα μεταξὺ 'Ελλήνων φορτηγὸν «Αστάρτη» 1465 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1934, μετωνομάσθη «Τεῦκρος». Η σημαία τοῦ Λιδάνου διετηρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Σαμωνᾶ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Espen» 5.967 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1955, παραλαμβανόμενον κατὰ αὐτὰς εἰς τὸν ίνδικον λιμένα, θά υψώσῃ τὴν Κυανόλευκον και θά μετονομασθῇ «Αγιος Νικόλαος».

— 'Ἐπισής τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ἀδελφῶν Διαπούλη ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bahamas Gem» 2795 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1931, τελούν ηδη ὑπὸ παραλαβῆς, θά τεθῇ ὑπὸ ἀλληλικὴν σημαίαν και θά μετονομασθῇ «Αντώνιος Δ.».

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ φορτηγὸν «Πρόεδρος Χόφφμαν» (εἰς «Λούλα Νομικοῦ») 7.275 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς λιρῶν 14.10.0 κατὰ τόννουν ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος και θά παραδοθῇ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς τοὺς προσεχῆ Οκτώβριον.

— Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Dalerdyke» 10.820 τόν. γκρός, 12.450 τόννων d.w. και ναυπηγήσεως 1930, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 106.000 λιρῶν και παραληφθεὶς εἰς Ρόττερνταμ, ἐτέθη ὑπὸ ἀλληλικηνὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «Πρεσβεία». Εν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 119.000 λιρῶν, ητοι πρὸς λιρᾶς 14.9.0 κατὰ τόννουν ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος, μὲ παράδοσιν εἰς Ιάπωνιαν τὸν προσεχῆ Οκτώβριον η Νοέμβριον.

— 'Ἐπισής τὸ μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον «Σεισθος» (εἰς «Ανδρος Σάτουρι») 6.725 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Εἰχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεύχος μας, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Αντώνιος Σ.» 7.108 τόν. γκρός (ἐλαφρᾶς χωρητικότητος 3.451 τόννων) και ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας πρὸς διάλυσην. Αναφέρεται ἡδη συμπληρωματικῶς, ὅτι τη̄ τιμὴ τη̄ πωλήσεως του είναι ἡ τῶν 45.000 λιρῶν.

— Τὸ υπὸ λιβεριανὴν σημαίαν τοῦ «Τ. 2» τάνκερ «Αννα - Δημήτριος» 10.526 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ιαπωνίους διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 95.000 δολαρίων.

#### ΕΠΙΜΗΚΥΝΣΙΣ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Μεγεθύνσεις δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 21.000 εἰς 26.000 τόν. και ἀπὸ 30.000 εἰς 39.000 τόνους, ἀνέλασον νά ἐκτελέσουν ἀρκετὰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν Ιαπώνων και ζένων ἔφοδοις τῶν. Μεταξὺ αὐτῶν ἀνδιαφερόμενοι είναι και «Ελληνες. Οὕτω τὰ ναυπηγεῖα Κοῦρε διέπερασαν τελευταίως συμβόλαιον μετὰ τοῦ κ. Ωνάση διὰ τὴν

#### ΤΟ ΒΙΒΑΙΟΝ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Έξεδόθη παρὰ τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ ὁ ἑτήσιος Κατάλογος πλοίων, εἰς τὴν ἐλληνικὴν και ἀγγλικὴν, περιλαμβάνων ἀπαντά τὰ κατατεταγμένα παρ' αὐτῷ, ως και τὰ ὄνοματα τῶν ἐφοδιαστῶν μετὰ τῶν στοιχείων αὐτῶν, ώς και τὰ ὄνοματα τῶν γραφείων των και διατίθεται εἰς τὰ Ἀθήναις, ὁ δός Σταδίου 7, γραφεῖα αὐτοῦ.

**EMPIRE SHIPPING COMPANY, LTD.**

EMPIRE HOUSE  
966 West Hastings Street  
VANCOUVER, B. C., CANADA

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS  
HUSBANDING AGENTS  
CHARTERING

Cable : "EMSHIPCO" Telephone : 681-7121

έπιμηκυνσιν τριών δεξαμενοπλοίων τῶν 28.000 τόνων, ώστε νὰ ἀποκτήσουν χωρητικότητα 39.000 τόνων δ.ν. Διαπραγματεύσεις ἀφ' ἔτερου διεξάγονται μὲ τοὺς Οίκους Λιδανοῦ, Νιάρχου καὶ Καρρᾶ διὰ τὴν μεγέθυνσιν δεξαμενοπλοίων τῶν μέστης χωρητικότητας, δεδομένου ὅτι τὰ σκάφη ταῦτα κατέστησαν ἀντοικονομικά καὶ ἐπιβάλλεται ἡ μεγέθυνσις τῶν, ἵνα δυνηθῶν καὶ διατηρηθῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τὰ τρία σκάφη τοῦ κ. Ὁνάστη θὰ ἐπιμηκυθοῦν κατὰ 80 πόδας καὶ τὸ βύθισμά των θὰ αὐξηθῇ κατὰ 8. Ἡ συμπλήρωσις τοῦ πρώτου θὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς 170 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐπικυρώσεως τῆς παραγγελίας ἐκ μέρους τῆς ιαπωνικῆς κυβερνήσεως, τοῦ δὲ δευτέρου καὶ τοῦ τρίτου μετὰ πάροδον 60 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ πρώτου.

#### ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,"

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Ιουλίου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα» τοῦ Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλην Τσάμψιον» (έλλ. δεξ.), 23.500 τόνων δ.ν. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν). Διήλθον ἔξι ἀλλού τὴν ἑπτήσιαν τῶν ἐπιθεώρων τὰ λιδεριανὰ φορτηγά «Τζόρτζ» 13.000 τόν. δ.ν., «Γουόρλην Σκίλλη» 11.199 τόν. γκρός, «Γουόρλην Τσηφέτην» 21.907 τόνων δ.ν. καὶ «Γουόρλην Πίτσ» 18.072 τόν. δ.ν., καθὼς καὶ τὰ λιδεριανὰ δεξαμενόπλοια «Εὐγενία Νιάρχου» 47.150 τόνων δ.ν., «Κίγκ Πηλεύς» 33.215 τόν. δ.ν., «Γουόρλην Γιούνιτος» 31.745 τόνων δ.ν., «Νόρδερν Γιούνιτος» 32.000 τόν. δ.ν., «Άτλαντικ Κόνκεστ» 18.180 τόν. γκρός, «Άτλαντικ Εμπερορ» 26.868 τόν. δ.ν., «Ολύμπικ Μάσουνταϊ» 21.454 τόν. δ.ν. καὶ «Γουόρλην Αΐντηλα» 41.819 τόνων δ.ν.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ιουλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Αἰόνιαν Σκῆππερ», λιδεριανόν, τόνων γκρός 13.516, ἀπὸ 1ης Φεβρουαρίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Μέτσοτη, «Έθμαρ», λιδεριανόν, τόνων γκρός 8.184, ἀπὸ 3 Μαΐου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς A.N.E. «Μιχαήληνός» καὶ «Μάρμαρον», λιδεριανόν, τόνων γκρός 7.250, ἀπὸ 25 Ιουνίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ Ν. Σκαρδέλη.

Ἐξ ἄλλου διεγράφῃ ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων εἰς τὸ N.A.T. τὸ σκάφος «Άτλαντικ Βαϊκάουντες», λιδεριανόν, τόνων γκρός 13.307, ὡς πλωθὲν εἰς ἄλλοδαπούς.

Κατόπιν τούτου, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρωμάτα ἔχουν ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχεται εἰς 575, τόνων γκρός 5.415.489.

#### Η ΠΙΣΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

«Ἀνεκοινώθη ἀρμόδιως, ὅτι ἐντὸς τοῦ ἀρχαμένου μηνὸς Αὔγουστου συνέρχεται ἡ ὀλομέλεια τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, προκειμένου νὰ προδῷ εἰς τὴν ληφίνη διαφόρων μέτρων διὰ τῶν ὅποιων θὰ προβλέπεται ἡ εὑρτέρω καὶ εὐχερεστέρα χρηματοδότησις τῆς οικονομίας τῆς χώρας.

Ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ληφθησούμενών μέτρων, θὰ περιλαμβάνεται καὶ ἡ εἰσήγησις τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος διὰ τὴν προεξόφλησιν τῶν ναυλοσυμφώνων τῶν ποντοπόρων πλοίων, ητίς θ' ἀποτελέστη τὸ πρώτων δῆμαρος διὰ τὴν ὁργάνωσιν ναυτικῶν πίστεως ἐν Ἐλλάδι.

Ομοίως θὰ καθορισθοῦν αἱ νέαι προϋποθέσεις διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς διοίκησης ποντοπόρου ὀλίεσσα.

#### ΑΙ ΥΠΕΡΩΡΙΑΙ ΤΩΝ ΘΕΡΜΑΣΤΩΝ

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων, ἀνέκυψε ζήτημα ἀφορῶν τὴν πρόσθετον ἀμοιδὴν θερμαστῶν διὰ τὴν διατήρησην φυλακῶν ἐν λιμένι, τὸ ὅποιον ἐρρυθμίσθη, παραπεμφέν εἰς πρωτοβάθμιον διαιτητικὴν ἐπιτροπήν, πρακτικὸν τῆς ὅποιας τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας ἐκοινοποίησε πρὸς τὰς προδεινικάς καὶ λιμενικάς ἀρχάς.

Τὸ πρακτικὸν τῆς ἐπιτροπῆς ἀναφέρει, ὅτι ἡ πρόσθετος ἀμοιδὴ καταβάλλεται εἰς τὸ προσωπικὸν τοῦ λεβητοστασίου ὑπὸ τὰς ἐν τῇ συμβάσει ἀναφερομένας προϋποθέσεις, ἀνεξαρτήτως ἔαν τὸ ἐλλιμενισμένον πλοίον ἐνεργεῖ φορτοεκφόρτωσιν ἢ ὅχι καὶ ἂν ἀκόμη εἴναι πλαγιοδετημένον.

#### Η ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

«Ἡ Ἔνωσις Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν ἀτμοπλοίων δι」 ὑπομονήματός της πρὸς τὰ Υπουργεία Συντονισμού καὶ Βιομηχανίας ζητεῖ, δῆπος αἱ παρασχεθεῖσαι μειώσεις τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων εἰς τὰς διοικήσεις,

## NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO., LTD.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

**A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ - B. M. KAWAI**

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

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

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

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**  
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ  
(ΑΓΓΛΙΑΝ - ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ) ΑΠΟ ΤΟΝ κ.

**Σ. ΜΥΛΩΝΑΝ**

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ : Mr. S. MYLONAS  
26 - 27 Conduit Street  
Mayfair LONDON W. 1  
Tel : Mayfair 26 46

βιοτεχνίας καὶ μεταλλευτικάς ἐπιχειρήσεις, ἐπεκταθῆ καὶ διὰ τὰ μεσογειακά σκάφη.

Αναφέρεται εἰς τὸ ὑπόμνημα, ὅτι τὰ ποντοπόρα σκάφη καταβάλλουν 13 δολλάρια κατὰ τόνων πετρελαίου, τὰ ἐπιβατηγά 650 δραχμάς κατὰ τόνων καὶ τὰ μεσογειακά φορτηγά 13 δολλάρια τὸν τόνων, ἐὰν ἀποπλεύσουν κατ' εὐθείαν διὰ λιμένας τοῦ ἔξωτερικού. Εἰς περίπτωσιν δύμας καθ' ἣν συμπέσει νὰ προσεγγίσουν εἰς ἔτερον λιμένα τῆς Ἑλληνικῆς ἐπικρατείας, τότε καταβάλλουν δι' ἔκαστον τόνων μαζούτ 650 δραχμάς. Όμοίως καὶ τὰ μικρά δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγά καταβάλλουν δι' ἔκαστον τόνων δρχ. 650.

Αντιθέτως, εἰς τὰς διοικήσεις, διοικήσεις καὶ μεταλλευτικάς ἐπιχειρήσεις ἔχοργηθῆ ἀπὸ τῆς Ιησ Φεβρουαρίου 1963 μείσωτις κατὰ δραχμάς 165 διὰ μαζούτ ποιότητος 1500' καὶ δρχ. 205 διὰ μαζούτ ποιότητος 3500'.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ μηνὸς Ιουλίου ἔχοργηθησαν παρὰ τοῦ N.A.T. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν :

Εἰς πλοιάρχους : Στυλ. Εύ. Μακρήν, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 4200 μηνιαίως, Γεώργ. Ιω. Πιάγκον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν δρχ. 3103, Νικ. Μικέ Κοντέλαν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 1765, Δέσποιναν Νικ. Παναγιώτου, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν 6 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 1243, Ιωάν. Μιχ. Πατέραν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν καὶ 16 ἡμερῶν δρχ. 2670 καὶ Διον. Π. Μεταξάν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 2950 μηνιαίως.

Εἰς μηχανικούς : Γεώργ. Ν. Κουτρούλην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1854, Γεώργ. Κ. Μουσαμάν, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν λόγω ἀτυχήματος δρχ. 1529, Σωτ. Στεργίου, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 5312, Γεωργίαν Χήρων Γεωργ. Μωράτου, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν δρχ. 2555, Ἀγγέλαν Χήρων Βασ. Χουρμούζη, μὲ ὑπηρεσίαν 2 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1360, Χρύσ. Πατέρα Αλεξ. Ἀθραμίδην, δοκίμου μηχανικοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 4 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 625 καὶ Καλλιόπην χήρων Ίδωμ. Συρίγου, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν λόγω ἀτυχήματος δρχ. 2006 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερα πληρώματα : Παν. Βασ. Ξέραν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 990, Μαρίαν χήρων Ανδρ. Πολέμη, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 8 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν λόγω ἀτυχήματος δρχ. 641, Ἐμμ. Κ. Τσουκαλάν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν καὶ 2 μηνῶν δρχ. 625, Ἀντ. Ν. Σπανόν, θαλαμητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 943, Νικ. Α. Αλιφραγκήν, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 1890, Κων. Ιω. Τσάκωναν, ναύκληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 805, Ἀντ. Δ. Περαντινόν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν δρχ. 664, Γεώργ. Αλ. Κορδώνην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 625, Ελ. Γ. Μπάπτιστην, ἀλιέα, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 625, Νικ. Αντ. Χατζηνικολάου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 990, Γεώργ. Ν. Καραντώνην, ναύκληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν δρχ. 2329, Χρ. Ιω. Λογοθέτην, ἀλιέα, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 625, Γεώργ. Ιω. Τσουρόν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 625, Ελ. Γ. Μπάπτιστην, ἀλιέα, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 625, Νικ. Αντ. Χατζηνικολάου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 30 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 2468, Αντ. πατέρα Ελ. Χρυσοβιτσάνου, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἑτῶν καὶ 18 ἡμερῶν λόγω ἀτυχήματος δρχ. 625, Αικατερίνην χήρων Κων. Μαύρου, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 7 ἑ-

## CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores  
at

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

HEAD OFFICE :

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario

Cable Address : CULSTEVE

General European Agents :

SIMPSON, SPENCE & YOUNG

28 St. Mary Axe LONDON E.C.3.

TEL. No AVENUE 5200 CABLES : FALLOSTEVE

τών, 4 μηνών και 24 ήμερών, λόγω άτυχήματος δρχ. 625, Δημ. Κ. Βάγιανης ή Καμπάνην, άρχιθερμαστήν, με ύπηρεσίαν 20 έτών, 1 μηνός και 4 ήμερών δρχ. 1550, Χρ. Δ. Κρητικόν, ναύτην, με ύπηρεσίαν 25 έτών, 6 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 1045, Γεώργ. Αθ. Μπουλιέρην, ναύτην, με ύπηρεσίαν 26 έτών και 1 ήμερας δρχ. 1293, Αντ. Κ. Νομικόν, θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 22 έτών, 4 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 1532, Βασιλ. Νικ. Δημάκην, άλιεσ, με ύπηρεσίαν 19 έτών, 8 μηνών και 13 ήμερών δρχ. 625, Παν. Δημ. Μπήτρον, κυβερνήτην, με ύπηρεσίαν 24 έτών, 1 μηνός και 2 ήμερών δρχ. 1046, Σταμ. Γ. Ρήγαν, κυβερνήτην, με ύπηρεσίαν 17 έτών και 6 ήμερών δρχ. 625, Κ. Σ. Καράδολον, θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 16 έτών, 2 μηνών και 19 ήμερών δρχ. 922, Λάμπρ. Έμμ. Σάρδην, ναυλώλον, με ύπηρεσίαν 28 έτών, 1 μηνός και 11 ήμερών δρχ. 2315, Βασιλικήν χήραν Δημ. Χριστοδούλου, ναύτην, με ύπηρεσίαν 13 έτών, 11 μηνών και 25 ήμερών λόγω άτυχήματος δρχ. 962, «Αναστασίαν χήραν μητέρα Παν. Ρηγοπούλου, ναυτόπαιδος, με ύπηρεσίαν 1 έτους, 6 μηνών και 18 ήμερών λόγω άτυχήματος δρχ. 625 και Ιωάν. Θεοδ. Λεώνην, θαλαμηπόλον, με ύπηρεσίαν 20 έτών, 8 μηνών και 29 ήμερών δρχ. 1047 μηνισίων.

#### ΕΚ ΠΑΡΑΔΡΟΜΗΣ

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δέν περιελήφθη, ἐκ παραδρομῆς, εἰς τὸν πίνακα τῶν ὄνομάτων τῶν ἔπιτυχόντων πτολιάρχων Α' τάξεως ὁ κ. Κων. Ἀμέντας τοῦ Αντ. Ἀντιθέτου, μεταξὺ τῶν ὄνομάτων τῶν ἔπιτυχόντων, ἀνεγράφη τὸ τοῦ κ. Κ. Ἀνδρεάδη, ὃ ὅποιος ἔμεινε μετεξεταστέος εἰς τὴν Β' ὁμάδα τῶν ἔξετασθέντων μαθημάτων.

#### ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΥΔΡΑΣ

Τὸ Συμβούλιον Ἐκπαίδευσεως τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐνέκρινεν, ὅπως τοποθετηθῇ ὡς διοικητής τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων "Υδρας, ὁ πλωτάρχης - λιμενικός κ. Μίλ. Κάμαρος.

#### ΠΕΝΘΗ

#### ΗΑΙΑΣ Δ. ΝΤΑΪΦΑΣ

Μὲ βαθεῖαν θλιψιν ἡκούσθη ὁ ἐπισυμβάτης ἐν Ἀθήναις τὴν 13ην Ἰουλίου θάνατος τοῦ Ἡλία Δ. Νταϊφᾶ, εἰς ἡλικίαν 62 έτών. Γόνος παλαιάς καὶ γνωστῆς λακωνικῆς οἰκογενείας, ἐγεννήθη εἰς Γερολιμένα, ἀλλ' ἀπὸ τοῦ 1907 διέμενεν εἰς Τρίκκερι, ὅπου εἶχε μετοικηθεῖ ἡ πατρικὴ τοῦ οἰκογένεια. ἀσχολούμενή μὲν ἀλευτικῶς ἐπιχειρήσεις· Ἐκεῖ καὶ ἐγκατεστάθη εἰς ιδιοκτήτην τοῦ οἰκογένεια· ἀσχολούμενή μὲν ἀλευτικῶς ἐπιχειρήσεις. Μετά τὰς γυμνασιακάς του σπουδάς ἥκολούμενης τὸ ναυτικὸν ἀπάγγελμα. Ἐθρισεν εἰς Βόλον Γραφείον πρακτορεύσεως καὶ ναυλώσεως πλοίων. Συγχρόνως ὑπῆρξε καὶ ἀπὸ τοὺς πρωτεῖς, σίτινες ἔλασθν ἐκεῖ δίττωμα ἐκτελενιστοῦ. Ήσκεται εὐσυνειδήτης τὸ ἀπάγγελμα του μεγρού πρὸ τίνος καὶ ἡτο παρὰ δόλων ἀσπαττός. Πρὸς τὴν σύζυγον, τὸν οὐδόν καὶ τὸ δύο ὑπάνδρους θυγατέρας τοι διαβιδάζουμεν τὰ συλλυπτήριά μας.

#### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ» (προσηργαμένον εἰς Ιαπωνίαν): Τὸ πρυμναῖον τμῆμα τοῦ εἰς δύο κοπέντος σκάφους, φέρον φορτίον 1700 τ. παλαιοστόρων, ἀνειλκύσθη καὶ ἔρρυμοικήθη εἰς Ραταγιάμα. Μετά τινας ἐπισκευάς τὸ ἀν λόγω τημῆα ἔρρυμοικήθη εἰς Γιοκοχάμαν, ἀλλ' οἱ πλοιοκτῆται ἡρνήθησαν τὴν παραλαβὴν του.

«ΑΝΤΩΝΥ»: Ἐπεισκεύασθησαν εἰς Μάλταν ζημίαι τοῦ πηδαλίου του ἐκ τρικυμίας καὶ ὁ ἀκροίος ἄξων ἀντικατεστάθη. (Ιουλ. 17)

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ»: Καθ' ὅν χρόνον ἔξετέλει ἐλιγμούς τὸ φορτηγὸν «Αφρικαν Πρίνσεψ» εἰς τὸ δυτικὸν ἀγκυροδόλιον τῆς Σιγκαπούρης, συνεκρούσθη τὴν 23ην Ἰουλίου μὲ τὸ στροβιλοηλεκτρικὸν «Αντ. Μανωλακῆς», ὅπερ ἀπέπλεε δι' Ἀμβούργον.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (2424 τ. νέτ.): Ἀποπλέον ἀπὸ Ἀντονίνα μὲ φορτίον ἀραβοσίτου διὰ Βενετίαν, ἐκτύπησε τὴν 12ην Ἰουλ. εἰς τὸν βυθόν. Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος κατημύνθη εἰς Σάντος, ὅπου καὶ ἔφθασε τὴν 15ην, πρὸς ἐπιθεώρησιν. (Ιουλ. 13—15)

«ΓΙΑΓΚΟΣ»: Τὸ ἀγγλικὸν τάνκερ «Λόντον Σπλένταρ» κατευθυνόμενον ἐξ Οδησοῦ διὰ Κούδαν συνεκρούσθη τὴν 18ην Ἰουλίου εἰς Τά Δαρδανέλλια μὲ τὸ μότορσπιτ «Γιάγκος», ὅπερ ἐπλεεν ἐκ Πειραιῶς διὰ Μαύρη Θάλασσαν. Τὸ ἀγγλικὸν δὲν ἐδλάθη, ἐνῷ αἱ ζημίαι τοῦ «Γιάγκος» εἶναι ἐλαφραῖ.

(Ιουλ. 18)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ»: Ἐδηλώθησαν εἰς Κόμπε ζημίαι τινὲς εἰς πτερύγια τῆς ἔλικος καὶ εἰς ἐλάσματα τοῦ πηδαλίου. (Ιουλ. 24)

«ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ»: Ἀπὸ Σέπταν διὰ Ρόττερνταμ μὲ φορτίον γαιαθράκων, ἐνῷ ἐπλεύριζεν εἰς Χολντενάου τὴν 13ην Ἰουλίου, συνεκρούσθη μὲ τὸ γερμανικὸν «Ἐρνα Ολντεντορφ» ἐμφόρτον μὲ ξυλείαν. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημίας.

(Ιουλ. 13)

«ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (λιβ.): Ἐξώκειλε τὴν δην Ἰουλίου ἐπὶ τῆς ὑφάλου Ἀλακράν καὶ ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας. Κύτη, διπύμενα καὶ τὸ μηχανοστάσιον του κατεκλυσθησαν ἀπὸ τὰ εἰσρεύσαντα θύδατα. Ναυαγοστικὸν ἐφθάσεν ἐκ Κή Οὔεστ, ἵνα ἐπιληφθῇ τῆς ἀνέλκυσεως, ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ ἐπεκράτησε κακοκαιρία καὶ τὸ «Καρίμπιαν Τρέιντερ» ὑπέστη καὶ νέας ζημίας. Τελικῶς, τὴν 17ην Ἰουλίου τὸ σκάφος ἐγκατελεῖφθη καὶ τὸ ἔξ 22 ἀνδρῶν πλήρωμά του παρελήφθη ἀπὸ ἀκτοπλοίοκν μεξικανικὸν. Τὸ σκάφος θεωρεῖται ὡς «οὐλικὴ ἀπώλεια». (Ιουλ. 6—14)

«ΛΑΚΩΝΙΑ»: Ἐπεισκεύασεν ἐν δεξαμενῇ εἰς Ινοσίμα ζημίας τινὰς τῶν θυφάλων του.

(Ιουλ. 16)

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (τάνκερ): Ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον διὰ Γκηλόγκ προσῆραξεν εἰς τὴν δυτικὴν πλευρὰν τοῦ Γκηλόγκ, ἀλλ' ἀνειλκύσθη χωρὶς ζημίας.

(Ιουλ. 26)

«ΝΙΚΟΣ»: Ἐκ τῆς σημειωθείσης πυρκαϊᾶς ἐπὶ τοῦ πλοίου, δύο γεννητηρῖαι ἐδλάθησαν 50% ἐκ τοῦ πυρὸς καὶ 50% ἐκ τοῦ θύδατος. Ζημίαι ἐσημειώθησαν ἐπίσης εἰς διάφορα ἐλάσματα, εἰς σωληνώσεις, εἰς τάς μηχανάς καὶ εἰς τὰ δοηθητικά.

(Ιουλ. 16)

«ΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιβ. δεξ.): Ἐπεισκεύασεν εἰς Πειραιά ζημίας του ἐξ ἐπικαθητεως τοῦ σκάφους ἐπὶ λασπώδους θυθού. Αἱ σωληνώσεις λιπάνσεως καὶ τὸ ψυγεῖον ἐκαθαρίσθησαν, ἡ δὲ μηχανή, τὰ θρανά κ.λ.π. ἐπειθωρήθησαν.

(Ιουλ. 13)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» (προσηργαμένον εἰς Μπόκα Γκράντε, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας): Αἱ ἐργασίαι πρὸς ἀνέλκυστίν του ἐξηκολούθησαν, παρεμποδισθεῖσαι ἐπὶ τι διάστημα ἀπὸ τὰς τροπικὰς δροχάς. Απὸ τὸ Νο 1 κύτος ἐξεφορτώθησαν ἐπὶ φορτηγίδος 250 τ. ἀνελκυσθησαν φορτίον καὶ ἀπὸ τὸ Νο 3 κύτος 800 τ. φορτίον ἀναμίκτου μὲ θύδων καὶ πετρέλαιον. «Ετερος σκάφος θάτα παραλάβη τὸ ὑπόλοιπον φορτίον. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπεισημάθη ζημία εἰς τὸ Νο 2 κύτος καὶ αἱ δέουσται προσωριναὶ ἐπισκευαὶ διεξάγονται. Μετὰ τὴν ἀνέλκυστίν του τὸ σκάφος θά πλεύσῃ εἰς Χιούστον δι' ιδίων δυνάμεων.

(Ιουλ. 15—29)

«ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Καζαμπλάγκων διὰ Κίναν μὲ φορτίον 9400 τ. φωσφάτων καὶ 1600 τ. δάμακος, ἐξήτησε δοήθειαν, συνεπειά διαρροής. «Ο πλοιάρχος προσήραξε τὸ σκάφος τὴν 16ην Ἰουλίου εἰς ἀσφαλή θέσιν ἐπὶ ἀμιλάδους θυθού. Τρία ναυαγοστικά ἐφθασαν εἰς δοήθειαν του ἐκ Σιγκαπούρης τὴν 23ην Ἰουλίου. Η διαρροή προήρχεται ἀπὸ ζημίας τῶν θυφάλων, προκληθείσας ἐτρικυμίας εἰς τὸν Ινδικὸν Όκεανον. Η πρώτη ἀπότειρα ἀνελκύσεως του ἀπέτυχεν, ἡ διαρροή δύμας ἐλέγχεται. Αἱ ἐργασίαι διασώσεως συνεχίζονται.

(Ιουλ. 17—27)

«ΩΡΟΜΑΡ»: Ἐμφόρτον μὲ σιτηρά ἀπὸ Ροζάριο διὰ Ρόττερνταμ προσήραξε τὴν 23ην Ἰουλίου εἰς τὸ 4ον χιλιόμετρον τῆς εισόδου τῆς διώρυγος, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν αὐθημέρον ἀνευ δοηθείσας καὶ χωρὶς ζημίας, ἐξηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του.

(Ιουλ. 23)



#### H DREW CHEMICAL CORPORATION

ἀγγέλλει τὴν ἕδρασιν τῆς

DREW CHEMICAL CORPORATION NEDERLAND N.V.

καὶ τὴν ἐγκατάστασιν γραφείων πρὸς ἀποκλειστικὴν διανομὴν τῶν AMEROID προϊόντων καὶ πρὸς τεχνικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων εἰς ΟΛΛΑΝΔΙΑΝ

Διεύθυνσις:

Minervahuis, Meent 106  
P.O. Box 932, Rotterdam

Αύγουστου 1, 1963

Τηλέφωνον :

11 14 65

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Συνεχίζεται ή αναβίωσις της ναυλαγοράς. Αι έλπιδες περαιτέρω δελτιώσεώς της δεν είναι άδικαιολόγητοι. Μέ τήν έλευσιν τού φθινοπώρου ή ζήτησις σκαφών προβλέπεται ζωηρότερα και τά φορτία θά είναι περισσότερα. Άπομένει, θεβαίως, ως άμεσος απειλή ή παραπλισμένη φορτηγός χωρητικότης (1.75 έκατ. τόν. γκρός) και τών τάνκερς ή διεισδυσις. Καταλήγει τις νά πιστεύῃ, διτι από το συζητούμενον «ππούλο» τών τάνκερς θά έξαρτηθή και ή θέσις της ναυλαγοράς, όχι μόνον τών υγρών, αλλά και τών ξηρών φορτίων.

Είναι, πάντως, γεγονός ένθαρρυντικόν, διτι ή κίνησις τού διεθνούς έμπορίου σταθερώς αύξανει, τά φορτία είναι περισσότερα και ή διεθνής συνεργασία, ἄν τελικώς έπιπειχθή, θά δημιουργήση συνθήκας έκμεταλλεύσεως τών πλοίων καλυτέρας.

Πρός το παρόν, άξιοσημείωτος ή βελτίωσις τών ναύλων είς ώρισμένους τομείς — τόν δορειασμερικανικού κυρίως. Δημητριακά, παλαιοσιδήρα και γαιάνθρακες από την Βόρ. Αμερικήν, σιτηρά από το Πλείτ και τόν Βόρ. Ειρηνικόν, άραβοσιτος από την Νότ. Αφρικήν, μεταλλεύματα από την Ινδίαν, σιτηρά και γαιάνθρακες από την Βραζιλίαν, σδα συνέτειναν είς τάνκεραν καλυτέρας έμφανισιν της ναυλαγοράς.

Αι ιαπωνικαί μεταφοράι ύπηρξαν ό σημαντικότερος παράγων της ναυλαγοράς. Τά 9.25 δολλάρια έπληρωνοντο σταθερών από τόν Κόλπον διάτηρα πρός την Ιαπωνίαν. "Ετοιμον πλοίον έπετυχε και τά 9.60 δολλάρια.

Δέν έσημειώθη κατά την αύτην έκτασιν ή βελτίωσις τών ναύλων από την Βόρ. Αμερικήν διά την Εύρωπην. Τά 4.60 δολ. έπληρωνοντο διάτη το Κόντινεντ από τόν Κόλπον. Διά την Δανίαν δολ. 5.40. Διά τό Καράτσι από τόν Κόλπον έκλεισθη τάνκερ 23.000 τόν. είς τά 8.24 δολ., μεγάλα δέ φορτηγά (15 - 20.000 τόν.) είς τά 10.50 και 9.95 δολ. Διά την Ινδίαν (δυτ. άκτην) σκάφη ηπρού φορτίου έκλεισθησαν είς τά 70/-.

Εις τάνκερ 58/6 διά Βομβάνη ή Κάντλα (Σεπτέμβριον). Από τό Νόρδερν Ρέιντζ διά την Πορτογαλίαν δολ. 5.40. Από την "Αγ. Λαυρέντιον διά τό Κόντινεντ δολ. 3.75, διά τό Λονδίνον 33/- και δι' Είδουμάριοθ 43/- γκρός τέρμης. Διά τό Μπέλφαστ 35/- και διά τό Μέρσεϋ ή αύτός ναύλος, με 3.000 τόν. έλ. έκφρωσιν. Από τό Τσωρτσιλ διά τό Λονδίνον 39/6 έλευ. έκφρ. (Αύγουστον). Διά την Μασσαλίαν από τόν "Αγιον Λαυρέντιον είς λίμπερτο δολλάρια έξι και από τό Μπαΐ Κομά διά Πολωνίαν — έπωλησαν 50.000 τόν. σιτου δι' Αύγουστον - Σεπτέμβριον — δολ. 4.60 είς σκάφος 15.000 τόν.

Από τάς Μεγάλας Λίμνας δολ. 7.75 διά τό Κόντινεντ. Εις τάνκερς 6.85 δολ. φίο. Διά την Βενεζουέλαν δολ. 8.50.

Κτήμα τών μεγάλων μπάλων κέρρεις τά φορτία τών γαιανθράκων. Εις σκάφος 43.000 τόν. νεότευκτον έπληρωθησαν έξι συνεχή ταξίδια πρός 21/6 διά τό Κόντινεντ (Νοέμβριον έναρξης). Ο ναύλος τών 24/- έπληρωθη είς μικρότερο σκάφη δι' ένα ταξίδιον. Διά την Δυτ. Ιαπωνίαν 4.20 - 4.35 δολ. Διά την Ιαπωνίαν, τέλος, είς μέτριον σκάφος 7.25 δολ.

Τα παλαιοσιδήρα με άρκετη ζήτησιν. Καλύτεροι έλασφρως οι ναύλοι. Διά την Ιαπωνίαν από τόν Κόλπον 112.500 δολ. είς λίμπερτο. Από δύο λιμένας τού Νόρδερν Ρέιντζ είς έπιμηκυνθέν λίμπερτο δολ. 135.000.

Αι ζαχάρεις της Κούνδας διά την Ιαπωνίαν 85/- και διά τό Κόντινεντ δολ. 9.15.

Τό Πλείτ άνευ ένδιαφέροντος. Τά 67/6 έπληρωθησαν διά τό Ν. Ιαπωνίαν (Άγγ. - Σεπτ.) και τά 76/- διά την Αδριατικήν ένα λιμένα, 78/6 δύο λιμένας, έτοιμον σκάφος. Τά 80/- έπληρωθησαν τούς 65 κ. π. διά τό Κόντινεντ.

Η κυριωτέρα έργασία από την άκτην τού Β. Ειρηνικού άνεφέρετο είς σιτοφορτία διά την Ιαπωνίαν. Ζήτησις καλή. Τά έξι δολλάρια σταθερών έπληρωνοντο, άκομη και διά συνεχή ταξίδια, μέχρις δωμας 7½% προμήθειαν. Τά 6.10 δολ. είς μεγάλα σκάφη (μπάλων κέρρειερ) διά την Πολωνίαν. Διά την Μανιλαν δώκι και διά την Νότ. Κορέαν 6.25 δολ. Διά την Ινδίαν 62/6 δι' άνατολ. άκτην (Αύγουστον) και 60/- (Σεπτέμβριον) έλευθ. έκφρ. Τάνκερ 19.000 τόν. είς τά 60/- διά Βομβάνη.

Παλαιοσιδήρα δολ. 70.000 διά την Ιαπωνίαν, έναντι τών 80.000 δολ. τού Ιουνίου.

Πολλαὶ ναυλώσεις δι' άραβοσιτον από την Νότιον Αφρικήν. Από τό Ντρόπων διά την Ιαπωνίαν 60/- έως 62/6, άλλα και 57/6 διά τέσσαρας λιμένας Ιαπωνίας. Διά τό Μεξικόν (άνατολ. άκτη) 57/6 και 75/- διά Κογκούγιαμας. Διά την Βενετίαν τέλος 70/- και διά την Γλασκώδην από τό Λορέντζο Μάρκες 62/6.

Από την Δυτικήν Αύστραλιαν διά Βηρυτόν 60/- και μέτριον σκάφος από άνατολ. λιμένας 80/- δι' Αγγλίαν.

Τά ίνδικα μεταλλεύματα άπησχόλησαν άξιόλογον χωρητικότητα. Ο

ναύλος τών 35/- έπληρωθη από Μαρμάγκοα διά τό Κόντινεντ και από τό Μασουλιπατάναμ 51/- διά την Αδριατικήν και 57/6 διά Πολωνίαν. Μαγκανέζα από τό Ντώμπιταν διά Βουλάνη 39/- και από τό Πόρτ Ελίζαμπεθ είς σκάφος 24.000 τόν. διά τό Κόντινεντ 34/6. Διά την Ιαπωνίαν από τό Λορέντζο Μάρκες 39/6 (σκάφος 22.000 τόν. με 1000 τόν. φόρτ., 8000 τό. έκφροτ.).

Ζάχαρις από Φίζι δι' Αγγλίαν 88/9. Από Φιλιππίνας διά λιμ. Βορ. Ατλαντικού δολ. 6.75 (δύο λιμένας φόρτ. δύο λιμ. έκφροτ.) και 6.50 διά μικρότερον σκάφος ένα λιμένα φόρτ. και έκφροτώσεως.

Περιωρισμένη ή έργασία της Μεσογείου. Από τό Δυρράχιον χρώμιον διά Πολωνίαν 34/-. Λίμπερτος από την Μαύρην Θάλασσαν διά την Ιαπωνίαν (άνθρακίτης, χυτούδηρος) είς τά 58/ και 59/.

Οι Κινέζοι έπέδειξαν ένδιαφέρον διά λιπάσματα από τό Κόντινεντ είς τά 65/- φίο (λίμπερτο σκάφος, Αύγουστον) και από την Καζαμπλάνκαν 54/- (Αύγουστον).

Ζωηρόν τό ένδιαφέρον διά τάιμ - τσάρτερ διά βραχέα χρονικά διαστήματα. Κυκλικά Δυτ. Αφρικής 20/3 είς δηζελοκίνητον και 16/9 είς άτμοκίνητον. Ξυλεία και γενικά διά την Αγγλίαν - Κόντινεντ από τόν Βόρ. Ειρηνικόν 1.200 δολ. ήμερτοις είς δηζελοκίνητον σκάφος με 756.000 κ. πόδας (δέματα) και δολ. 3 διά σκάφος 45.000 κ. π. (δέματα). Ατμοκίνητον σκάφος δολ. 2.40 διά τό Νόρδερν Ρέιντζ. Ιαπωνες ναυλωται έπληρωσαν 17/3 είς σκάφος 18.000 τόν. δι' ένα κυκλικόν Ιαπωνίας - Αύστραλίας και είς λίμπερτο δολ. 2 δι' ένα κυκλικόν Ειρηνικό.

Δηζελοκίνητον 12.482 τόν. Δ.Λ. (575.000 κ. π. δέμα.) 14½ μιλ., 22 τόν. φιούελ διλ διά 4/7 μήνας δολ. 2.60 παράδοσις Πρόδιντενς, έπαναπαράδοσις Ήνωμα. Πολιτείας.

## ΗΛΑΞΑΝ ΟΙ ΚΑΙΡΟΙ...

Τό άμερικανικόν τάνκερ - μαρμαρύθ «Μανχάτταν» έναυλώθη και πάλιν διά την μεταφοράν σιτηρών. Την φοράν αύτην διά τό Πακιστάν (Τσάναν ή Τσιτταγόκ). Θά παραδόθη 100 χιλ. τόν. φορτίου, με φόρτωσιν 25 'Ιουλ. — 10 Αύγουστον. Ναύλος 24,50 δολ. κατά τόνον (50 σέντης διά κάθε πρόσθετον λιμένα). Μέρος του φορτίου του θά έκφρωθη είς μικρότερον σκάφος (λίμπετος) είς τόν λιμένα του Τσιτταγόκ, ήνα τό σκάφος έλασφρωμένον είσελθη είς τόν λιμένα. "Ας σημειωθή, διτι είς τέσσαρα έν δόλω σκάφη, τό «Μανχάτταν», ένα μικρότερον τάνκερ και δύο μπάλκ κέρρειες, έναυλώθησαν διά νά μεταφέρουν 162.000 τόν. σιτηρών. "Εργον άλλοτε 16 λίμπερτος! "Ηλαξαν οι καιροί...

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Δέν ένεφάνισαν οι ναύλοι διά τά πετρέλαια αξιοσημείωτον τίνα μεταβολήν έπι τά δεδιάτιον. Η ζήτησις γενικώς τονάκις έπήρξε μετρία. Από τόν Περσικόν Κόλπον ναυλώσεις τινές έκλεισθησαν διά τόν Βόρ. Αμερικήν είς τά 70% κάτω τού Ιντασκέτη (Ιούλιον και Αύγουστον). Ο αύτός ναύλος έπληρωθη είς μεγάλα σκάφη δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ..

Από την Καραϊβικήν διά Βόρ. Αμερικήν άμετάλλητος ή ναύλος τών 70 - 72½% τού Α.Τ.Ρ.Σ., άναλόγως μεγέθους. Καθαρά φορτία από τό Τέξας δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ έπληρωθησαν 43¾% κάτω τού Ιντασκέτη (μέτρια σκάφη).

Διά χρονοναυλώσεις έπέδειξεν ένδιαφέρον ή Μόμπιλ Οϊλ. Προσφοράς συνεκέντρωσε διά μέτρια σκάφη (φορτία καθαρά) διά πενταετή τάιμ - τσάρτερες.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά την συνήθη θερινήν υποχώρησιν τών μεταφορών, ίκαναι διαταγαί έτελουν έν κυκλοφορίας κατά τό δεύτερον δεκατενθήμερον τού Ιουλίου ήπο την Μαύρην Θάλασσαν και τόν Δανιβάνη δι' δόλα τά είδη φορτίων και ναύλοι διατηρημένοι είς έλαφρων δελτιωμένα έπιπεδα έπληρωνοντο, λόγω — κυρίως — έλλειψεως συναγωνισμού. Τά διαθέσιμα σκάφη έκλειττον διμάλως τάς άναγκας και ή συνεχής έμφανισης νέων διαταγών δέν έπιέζετο από πληθωρικήν προσφοράν τονάζ. Διά την σιμέντα από τό Κωνστάντζαν διά Μασσάβαν έπληρωνοντο 45/- και είς την αύτην τημην έκλεισθη τό παναμαϊκόν φορτηγό «Νίκ. Μαστραντέας» 3500 τ., με άμεσον φόρτωσιν. Διά ζώλειαν ζωηρά ή κίνησις. Από Νοβορωσίσκην διά Τσιτιαδέκιαν και "Αντζιο 3000 λιρέτες (φορτηγό «Μάνθος» 2600 κ. μ.) και διά δύο λιμένας Νοτίου Γαλλίας (λιβανικόν «Απόστολος Κ.» 2600 κ. μ.) 33/-, Αύγ. Από Δούναβιν δι' Αλεξάνδρειαν έπληρωθησαν 36/6 τό κ. μ. είς τά φορτηγά μας «Αλέξανδρος Χ» (3500 κ. μ.) και «Ελλη» (2100

Telegrams ESPICO, Port-Said  
R. C. Canal No. 3959  
P. O. Box 12.  
Office 2195  
Night 3084  
» 3089

FIRST ESTABLISHED 1928  
**SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.**  
SHIPPING AGENTS  
IMPORTERS & DISTRIBUTORS  
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES  
PORT SAID (EGYPT)

Agents for: HELLENIC LINES LIMITED, Piraeus and New York, since 1938  
and other leading Greek and foreign Shipping Companies.

Head Office  
30, Fouad 1st Avenue  
Depots:  
5. Tantah Street  
30, Fouad Street  
Branch Office  
Rached Street  
Tel. 2012  
PORT-TEWFIK (Suez)

κ.μ.), ἀμεσον φόρτωσιν. Ἀπό Γαλάται διά Ποτζουόλι 2600 λιρέττες τὸ κ.μ. Αύγουστον.

Διά ζαχάρεις ἀπό 'Οδησόν δι' Ἰστανίαν 44/6, Αὔγ. καὶ διά γαιάνθρακας ἀπό Ζντάνωφ διά Σέπτεμβριον προσφοραὶ διά σκάφη 6000 τ., Αύγουστον. Ἀπό την Ἐρυθράν Θάλασσαν υπῆρχον φορτία φωσφάτων διά Δούναβιν εἰς τὰ 29/6 δι' Ιούλιον - Αύγουστον, εἰς δὲ τὴν τιμὴν αὐτὴν ἐκλείσθησαν μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ σκάφη μας, μὲ φόρτωσιν ἀπό Κοσσεῖρ, «Καππετάν Χάλαρης» (Λιβάνου) 3000 τ., «Μαρία» (Λιβάνου) 3800 τ. καὶ «Σαλαμάνα» (λιβεριανὸν) 4200 τ. Ἀπό Ραβέννα (λιπάσματα) δι' Ἀλεξανδρείαν 20/6, μὲ ἀμεσον φόρτωσιν καὶ μετάλλευμα χρωμίου ἀπό Δυρράχιον (φορτηγὸν «Ηλίας Κ.» 2600 τ.) διά Πολονίαν 34/-, Αύγουστον. Τέλος, διά φωσφάτα ἀπό Σφάκη δι' Ἐλλάδα ἐκλείσθησαν τὰ φορτηγὰ «Χρηστάκης» 4200 τ. διά Βόλον 23/- φίο καὶ «Χερμάνος» 3500 τ. διά Μυτιλήνην καὶ Ἀλεξανδρούπολιν 24/- φίο, Αύγουστον.

## Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΣ

Τὸ ποσοστὸν τῆς ἀνά τὸν κόσμον παραπλισμένης χωρτικότητος φορτηγοῦ φορτίου καὶ δεξαμενόπλοιος διεπρήθη εἰς 2% (τέλος Ιουνίου) ἔναντι ίδιου ποσοστοῦ διὰ τὸν Μάιον καὶ 3% διὰ τὸν Απρίλιον. Οὕτω, συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ἔτελουν ἐν παροπλισμῷ 393 σκάφη, συνολικῆς χωρτικότητος 2.530.288 τ. γκρός, ἥτοι 308 φορτηγά, 1.733.802 τ. γκρός καὶ 85 δεξαμενόπλοια, 796.486 τ. γκρός, μὲ μείσων ἔναντι τῆς Ιης Ιουνίου κατὰ 52 πλοῖα καὶ 372.101 τ. γκρός. Τὰ φορτηγὰ ἐνεφάνισαν μείσων κατὰ 55 σκάφη καὶ 400.521 τ. γκρός, τὰ δὲ δεξαμενόπλοια αὐξησαν κατὰ 3 πλοῖα καὶ 28.420 τ. γκρός. Ἡ κατανομὴ τῶν παραπλισμένων φορτηγῶν καὶ τάνκερων εἰς τὰς κυριωτέρας σημαίας καὶ μὲ τὸ ποσοστὸν ἐκάστης ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῆς, δείκνυται ἀπό τὸν κάτωθι πίνακα:

| Σημαία           | Πλοΐα | T. γκρός | % |
|------------------|-------|----------|---|
| Βρετανική        | 74    | 497.268  | 2 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ         | 61    | 414.282  | 6 |
| Λιβεριανή        | 43    | 353.443  | 3 |
| 'Ιταλική         | 43    | 295.480  | 6 |
| 'Ηνωμ. Πολιτειῶν | 21    | 183.966  | 2 |
| Νορβηγική        | 24    | 156.507  | 1 |
| Παναμαϊκή        | 29    | 150.645  | 4 |
| Γαλλική          | 22    | 146.686  | 3 |
| 'Ισπανική        | 10    | 45.308   | 3 |
| 'Αργεντινής      | 5     | 44.342   | 4 |
| Λιβάνου          | 12    | 38.250   | 4 |
| Κούβας           | 8     | 34.992   | — |

Αἱ λοιπαὶ σημαίαι σημειοῦνται εἰς τὸν πίνακα μὲ ἀργοῦσαν χωρτικότητα μικροτέραν τῶν 30.000 τ. γκρός. Ἐπὶ κεφαλῆς ἔρχεται ἡ βρετανικὴ σημαία, μὲ ποσοστὸν 2% καὶ δευτέρα ἡ Ἑλληνικὴ μὲ ποσοστὸν 6% (ἔναντι 8% τῆς Ιης Ιουνίου καὶ 11% τῆς Ιης Μαΐου), ἀλλὰ τὸ ποσοστὸν αὐτοῦ αἰδάνεται περιερέων, ἀν ληφθῆ ὑπὸ διφήνι τοῦ πολλὰ ἀργοῦσαν σκάφη ὑπὸ σημαίας Λιβεριαίας. Παναμᾶ καὶ Λιβάνου είναι ἀληνικῆς πλοιοκτησίας. Ἡ λιβεριανὴ σημαία καταλαμβάνει τὴν 3ην θέσιν μὲ 3% καὶ ἡ ιταλικὴ τὴν τετάρτην μὲ ποσοστὸν 6% καὶ ἀκολουθοῦν ἡ παναμαϊκὴ καὶ ἡ λιβανικὴ μὲ 4% ἐκάστη. Τὸ χαμηλότερον ποσοστὸν ἐμφανίζει καὶ πάλιν ἡ νορβηγικὴ σημαία μὲ 1% (156.507 τ. γκρός). Αἱ ναυτιλίαι τῶν γειτονικῶν πρὸς τὴν Ἐλλάδα χωρῶν παρουσιάζουν ἀσήμαντον ἀργοῦσαν χωρτικότητα, ὡς κάτωθι :

|          |      |       |        |    |
|----------|------|-------|--------|----|
| Τουρκία  | 3 τ. | γκρός | 13.623 | 2% |
| Αἴγυπτος | 1    | »     | 10.316 | 5% |
| 'Ισραὴλ  | 1    | »     | 7.949  | 2% |

'Αφ' ἔτερου ἀπὸ πλευρᾶς ἡλικίας ἡ παραπλισμένη χωρτικότης κατενέμετο εἰς τὰς κατωτέρω τρεῖς ὁμάδας :

|                           |       |       |           |
|---------------------------|-------|-------|-----------|
| Μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως | 69 τ. | γκρός | 501.799   |
| Πολεμικῆς ναυπηγήσεως     | 228   | »     | 1.666.079 |
| Προπολεμικῆς ναυπηγήσεως  | 96    | »     | 362.410   |
| Σύνολον                   | 393   | »     | 2.530.288 |

Ο μέγας δύκος τοῦ παραπλισμένου τοννᾶς ἔξακολουθεῖ νὰ ἀναφέρεται τὰ σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ήτοι εἰς τὰ λίμπερτος καὶ τῶν συναφῶν πρὸς ἄλλὰ τύπων. Αὐτὰ ἡ ιοθάνθησαν καὶ πάλιν διαρύτερον τὸ ἀντίκτυπον τῆς χαμηλῆς ναυλαγορᾶς. 'Αναφορικῶς ἔξ ἄλλου μὲ τὰ μεγέθη ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, ὅτι τὰ φορτηγά τῶν 6000 ἕως 7999 τ. γκρός ἐμφανίζουν τὸν κύριον ὄγκον τοῦ παροπλισμοῦ (166 σκάφη, 1.188.162 τ. γκρός), ἐνῷ τὸ αὐτὸν ἰσχύει καὶ διὰ τὰ μικρὰ δεξαμενόπλοια τῶν 8.000 ἕως 14.999 τ. γκρός (640.640 τ. γκρός).

## Ο. Κ. ΩΝΑΣΗΣ ΜΕΤΕΧΕΙ ΤΟΥ "ΠΟΥΛ.."

Ἐξαίρεται ἀπὸ τοὺς κύκλους τῆς «'Ιντερτάνκο» ἡ προσχώρησις τοῦ κ. Ωνάσης εἰς τὸ σχέδιον τῆς συστάσεως διεθνοῦς «πούλ» διὰ τὰ τάνκερα. Κατὰ σχετικάς ἀνακοινώσεις, ἐπλίδες θετικαὶ διαγράφονται ὑποστηρίξεως τοῦ σχεδίου καὶ ἀπὸ σύλλους "Ελληνας ἐφοπλιστάς, διαθέτοντας σκάφη ἐλεύθερα. Ἐλέγετο, ὅτι ὁ κ. Ωνάσης ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν συσκέψεως τῶν "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἵνα συζητηθῇ ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἐλληνικοῦ τοννᾶς εἰς τὸ ὑπὸ σύστασιν «πούλ».

Ἀκαθόριστος είστει ἀπομένει καὶ ἡ στάσις τοῦ κ. Νιάρχου, στοις, σύμως, δεν διοθέτει ἀξιόλογον ἐλεύθερον τοννᾶς.

## ΠΛΟΙΑ - ΣΙΤΑΠΟΘΗΚΑΙ

Ἐνεκρίθη ἡ μίσθωσις τῶν ἀτμοπλοίων «'Αγιος Ιωάννης», χωρτικότης 10.800 τόνων, «Ριχ. Λάιονς», 10.800 τόν. καὶ «Ἐντοπάν», 10.032 τόν. Τὸ μίσθωμα καθορίζεται διὰ τὰ δύο πρώτα εἰς 11,10 δρ. κατὰ τὸν μηναίων διὰ φορτωσιν καὶ ἐναποθήκευσιν σίτου καὶ εἰς 144.000 κατὰ μῆνα διὰ φορτωσιν ἀρθρούσιου. Διὰ τὸ τρίτον τὸ μίσθωμα ἀνέρχεται εἰς 11,20 δρ. κατὰ τὸν μηναίων.

Ἡ μίσθωσις διὰ μόνη φορτώσεις καὶ ἐναποθηκεύσεις σίτου ισχύει ἐπὶ τρίμηνον μὲ δικαίωμα παρατάσεως τῆς ἐπὶ ἐν εἰσέτι τρίμηνον, ἐνῷ διὰ τὸν ἀράβοσιτον ἐπὶ δίμηνον.

## ΤΑ ΝΑΥΔΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### 'Εκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΕΡΟΡ» (λιβ.) Χάρητον ρόδις 20.000-25.000 τ. γαιανθράκων δι' Ιστανίαν δολ. 6.55, ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Νοεμ. 1 — 30.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ-Ι-Λ» (λιβ.) Χάρητον ρόδις 24.000 τ. γαιανθράκων Ιστανίαν δολ. 6.50, ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Ιουλ. 22 — 31.

«ΚΥΡΑΜΑΡΟΥΚΩΝ Φιλαδελφειαν - Πόρτος Ἐβρεγκλαντ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιστανίαν δολ. 110.000 φίο - στόσουεντ, Αὔγ. 5 — 22.

«ΒΕΝΤΣΙΑΡ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν δολ. 4.70 φίο, Αύγουστου 1 — 15.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ» Κόλπον 14.500 τ. γεννημάτων Ιστανίαν δολ. 8.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 1 — 15.

«ΚΟΡΣΑΙΡ» (λιβ.) Χάρητον ρόδις 24.000 τ. γαιανθράκων Αμέρερσαν - Ρόττερνταμ - Αμπερτόνταν 22/6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Ιουλ. 26 — Αὔγ. 6.

«ΠΑΤΜΟΣ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιστανίαν δολ. 9.25, δάσιν ἔνα λιμένα, 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Ιουλ. 17 — 25.

«ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ» ἡ έπερος, Νόρδερπερ ρέιντς 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ταμπούποτ δολ. 67.500 φίο - στόσουεντ, Αὔγ. 10 — 25.

«ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ» Κόλπον 15.000 τ. γεννημάτων Ιστανίαν δολ. 10, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 10 — 25.

«ΔΗΜΟΣΙΩΝ» Νόρδερπερ ρέιντς 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιστανίαν δολ. 110.000 φίο - στόσουεντ, Αὔγ. 23 — Σεπτ. 10.

«ΘΕΟΜΑΝΑ» Νόρδερπερ ρέιντς 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Περουδίαν δολ. 6.75.000 φίο - στόσουεντ, Αὔγ. 10 — 25.

«ΚΟΥΙΜΙΩΤΙΣ ΣΑ» Κόλπον 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιστανίαν δολ. 107.500 φίο - στόσουεντ, Αὔγ. 1 — 15.

«ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ» Ρίτσορπ καὶ Νόρδορπ 11.300 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ιστανίαν δολ. 135.000 φίο - στόσουεντ, Αὔγ. 19 — Σεπτ. 10.

«ΔΩΡΙΣ» Αγίου Λαυρέντιου 10.000 τ. γεννημάτων Μασσαλίαν δολ. 6, μὲ 2000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Ιουλ. 26 — Αὔγ. 3.

«ΚΥΘΩΝΟΣ» αρέτη λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Καράται δολ. 10.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Ιουλ. 25 — Αὔγ. 10.

«ΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΑΜΩΝΑ» (Λιβάνου) ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ιστανίαν δολ. 112.500 φίο, Αὔγ. 20 — Σεπτ. 5.

«ΓΑΛΑΤΕΙΑ» (λιβ.) Βολτιμόρην 13.200 τ. γεννημάτων Λισσαδώνα δολ. 5.45, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 26 — Αὔγ. 5.

«ΟΛΥΜΠΙΚ...» (λιβ. δεξ.) ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων Βορδόης 58/-, μὲ 1500 τ. ἐκρότωσιν «γκρός - τέρμες», Σεπτ. 2 — 20.

«ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ» (σημ. ἀμέρ.) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Αλεξανδρείαν δι' Πόρτ Σαΐδ δολ. 17.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 2 — Σεπτ. 5.

«ΑΓΓΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΙΝΗ» (λιβ.) Κόλπον 10.000 τ. λιπασμάτων Σάντος δολ. 7.50 φίο, Αὔγ. 2 — 15.

«ΔΗΛΟΣ ΠΑ-Ι-ΟΝΙΡ» (Λιβάνου) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 5.30, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 15 — 25.

«ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ» Κόλπον 14.000 τ. κάλκ χύμα Αμέρερσαν - Ρόττερνταμ δι' Αμπερτόνταν δολ. 5, μὲ 3000 τ. φόρτ. 3000 τ. ἐκφ' σιν, Σεπτ. 5 — 15.

«ΠΕΡΑ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιστανίαν δολ. 9.25, δάσιν ἔνα λιμένας, 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 20 — Σεπτ. 5.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α-Ι-ΛΣ» Κόλπον 11.400 τ. γεννημάτων χύμα δύο λιμένας ἀνατολικῆς δάκτης 175/-, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ' κών, Αὔγ. 12 — 30.

«ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ» (Λιβάνου) Μητρ. 13.500 τ. κάλκ Φουζίκι δολ. 6.30 φίο, 1500 τ. φόρτ. 1000 τ. ἐκφ' σιν, κοντσέλο 10 'Οκτωβρίου.

«ΣΑΝΖΕΤ» (παν.) Λόδη 'Αντζελες 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ναγ-



NEPTUNOS

AGENCIA DE PINTURAS DE NAVIOS, LDA.  
THE BEIRA SHIP SCALING AND PAINTING  
NAVAL CONTRACTORS  
TELE: GRAMAS AGPINA - FONE 3128 - P. O. BOX 1047

Ship maintenance, Riggers and sailmakers, Labour Contractors, Boiler Scaling, Ballast Tanks and Cargo Oil Tanks especially, Carpenter's works undertaken by Contract or by day. OWNERS P. SANIANOS, P. HAZAKIS & M. CAMPOS

COMPANHIA FORNECEDORA DE NAVIOS, LDA.

P. O. BOX № 610

Telegram CONFONA

B E I R A

SUPPLIERS OF SHIP STORES AND MATERIALS  
OWNERS P. HAZAKIS & M. CAMPOS



# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

|                               |                                   |    |       |   |
|-------------------------------|-----------------------------------|----|-------|---|
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....                | Γραμμή Ν. Αμερικής .....          | 29 | 1948  | έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.                                    |
| ΑΓΓΕΛΟΣ .....                 | έτ. «Ετόλικα» .....               | 43 | 7314  | διπλήθε "Αγ. Βικέντιον" 'Ιουλ. διά Λόμη                   |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) .....     | έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα» .....       | 57 | 11630 | άνεχ. Τζιμπούτι 13 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν                   |
| ΑΓΓΛΙΑ .....                  | έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....         | 44 | 1920  | άνεχ. Λαττάκια 18 'Ιουλ. διά Μερσίνα                      |
| ΑΓΓΑ ΕΙΡΗΝΗ .....             | έτ. «Ντιστρίκτ» .....             | 43 | 7228  | διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. δι' άνατολ. άκτην Η.Π.Α.         |
| ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ .....             | έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....         | 54 | 6498  | άνεχ. Ντουλούν 19 'Ιουλ. διά θαλασσών                     |
| ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....           | έτ. «Λώψ» .....                   | 55 | 8450  | έφθ. Γκπλόγκ 25 'Ιουλ.                                    |
| ΑΓΓΑ ΣΟΣΙΑ .....              | έτ. «Μαρφουέντος» .....           | 43 | 7298  | έφθ. Ροζάριο 20 'Ιουλ.                                    |
| ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....         | έλληνικά συμφέροντα .....         | 37 | 1272  | άνεχ. Μάσσαλιον 15 'Ιουλ. διά Μοχαμέντιο                  |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.) ..... | έτ. Γ. Νικολάου .....             | 44 | 10448 | εις πύλον άπο 14 'Οκτ. 1945                               |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....         | Υιοι Δ. Παντελέοντος .....        | 11 | 4248  | άργει Πέραμα άπο 23 'Ιουλ. 1957                           |
| ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....         | έτ. «Βιαφάμα» .....               | 43 | 7228  | άνεχ. Κόμπε 27 'Ιουλ. διά Ναυάτκα                         |
| ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....         | έτ. «Καρένα» .....                | 43 | 7161  | άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον" 17 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν            |
| ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....        | Ραφ. Μελαχρονίδης & Υιοι .....    | 35 | 1217  | διπλήθε Κωνταρίνη 24 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν               |
| ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΟΝ .....          | Λαϊμός και Πατέρας .....          | 46 | 5617  | εις θέσιν 48.42 Β. - 8.6 Δ. 'Ιουλ. 1 διά Κούβαν           |
| ΑΓΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ .....          | έτ. «Κάρτζιαν» .....              | 43 | 7238  | έφθ. Γιοκοσούκα 19 'Ιουλ.                                 |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....         | Παρούσσος .....                   | 19 | 2285  | έφθ. Φαμαγκούσταν 26 'Ιουλ.                               |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....         | έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....         | 55 | 6548  | άνεχ. Χουστον 12 'Ιουλ. διά Καλκούτταν                    |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....      | Ν. Βαληλίας .....                 | 29 | 3963  | άνεχ. Χάρτελπουν 18 'Ιουλ. δι' Άρχαγγελον                 |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II .....      | έτ. «Γιουνάιτεντ» .....           | 43 | 8434  | άνεχ. Μη. "Άυρες 18 'Ιουλ. διά Σπέτζια                    |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ .....          | έτ. «Λάιον» .....                 | 44 | 7150  | άργει 'Αμπελάκι άπο 11 Νοεμ.                              |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ .....          | Ιω. Σωμωνάς .....                 | 55 | 5967  | εις Ινδίαν, υπό παραλαβήν                                 |
| ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....         | έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....         | 57 | 9921  | άνεχ. Θρησκάνταν 21 'Ιουλ.                                |
| ΑΓΚΥΡΑ .....                  | Γ.Φουντουλάκης - Ν. Νοταράς ..... | 21 | 2725  | έφθ. Αλλ' δρειαν 24 'Ιουλ.                                |
| ΑΓΛΑΤΑ' .....                 | έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....         | 46 | 1892  | άνεχ. Πειραιά 14 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν                   |
| ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ .....              | έλληνικά συμφέροντα .....         | 38 | 1333  | εις Ραθέννα, υπό παραλαβήν                                |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ .....               | έτ. «Άργυρο - Έλλας» .....        | 46 | 5383  | άνεχ. Καζαπλάγκαν 20 'Ιουλ. διά Γάνδην                    |
| ΑΖΙΑΝ .....                   | έτ. «Άλιξις» .....                | 35 | 3724  | άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Σουέζ                       |
| ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....             | έτ. «Πανοσεάνικα» .....           | 42 | 7255  | άνεχ. Βρεμόν 19 'Ιουλ. διά Θεον (κινην                    |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ. .....            | Σιγάλας - Πλατής .....            | 31 | 3035  | άνεχ. Πειραιάς άπο 1 'Ιουλ. διά Θέουτον                   |
| ΑΘΗΝΑ .....                   | παναμαϊκή έταιρια .....           | 43 | 7216  | διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. δι' 'Αμδούργον                |
| ΑΘΗΝΑΙ .....                  | έτ. «Σέλαμορ» .....               | 59 | 8132  | έφθ. Βαλτιμόρων 27 'Ιουλ.                                 |
| ΑΘΗΝΑΙ .....                  | έτ. «Ελληνική» .....              | 56 | 2863  | έθο. Μη. "Άυρες 25 'Ιουλ.                                 |
| ΑΘΕΛΟΝ .....                  | 'Ελλ. Γραμμή Ν. Άμερ.             | 53 | 3575  | άνεχ. Γκριλόγκ 16 'Ιουλ. διά Κίναν                        |
| ΑΘΕΛΟΣ .....                  | έτ. «Αθλος» .....                 | 45 | 14572 | άργει Χαλκίδη άπο 6 'Οκτ.                                 |
| ΑΙΑΚΟΣ .....                  | έτ. «Λαιμήπτριαν» .....           | 44 | 7271  | εις Ρουέν, υπό παραλαβήν                                  |
| ΑΙΓΑΙΟΝ .....                 | έτ. «Μαργκουάρντια» .....         | 46 | 7329  | άνεχ. Αντεν 21 'Ιουλ. διά Κίναν                           |
| ΑΙΓΑΙΟΝ .....                 | έτ. «Σαφόρο» .....                | 44 | 7239  | διπλήθε Παναμά άπο 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν                |
| ΑΙΓΓΥΠΤΟΣ .....               | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....         | 45 | 3805  | έφθ. Κωνταρίνη 20 'Ιουλ. δι' 'Αμδούργον                   |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ .....            | έτ. «Ιμπόρτες» .....              | 43 | 7197  | άργει Κυνόδουρουν άπο 10 Αύγ. 1962                        |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ .....         | έτ. «Άκουιλα» .....               | 57 | 8427  | έφθ. Αύγούστουν 21 'Ιουλ.                                 |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ .....         | έτ. «Πόρτο Νάσιονα» .....         | 62 | 11063 | άνεχ. Αμδέρσαν 19 'Ιουλ. διά Χοῦστον                      |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ .....         | έτ. «Πασιφίκη» .....              | 56 | 9090  | άνεχ. Αρχαγγελον 16 'Ιουλ. δι' 'Αγγλιαν                   |
| ΑΙΤΟΛΙΑ .....                 | έτ. «Σάρονικη» .....              | 61 | 14431 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Βανκούμερ                  |
| ΑΚΑΣΤΟΣ .....                 | έτ. «Απόλλο» .....                | 46 | 7331  | άνεχ. Αμδούργον 17 'Ιουλ. διά Κούβαν                      |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....               | έτ. «Φιντέλιτη» .....             | 56 | 10482 | άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστί              |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) .....          | έτ. «Μαρδιόζα» .....              | 44 | 1413  | άργει Βαλτιμόρων άπο 8 Νοεμ.                              |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....              | έτ. «Άλεμπάτη» .....              | 59 | 9735  | άνεχ. Μόζ. 10 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν                       |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ .....            | όδ. Τουρινάκης .....              | 20 | 1112  | άργει 'Αμπελάκη   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....      | Στρατής 'Ανδρεάδης .....          | 44 | 7207  | άργει Πέραμα άπο 5 Αύγ. 1962                              |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε .....            | Δ. Σανθόπουλος κλπ. .....         | 46 | 2103  | έφθ. Αλλ' δρειαν 18 'Ιουλ.                                |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ .....   | έτ. «Ναϊτζίαν» .....              | 42 | 7181  | διπλήθε Μπρόνμαρπτελ 15 'Ιουλ. διά Κολόμπο                |
| ΑΛΕΞΙΑ .....                  | Ε. Νοικός κ. λ. π. .....          | 51 | 994   | έθο. Χάιφαν 25 'Ιουλ.                                     |
| ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....           | έτ. «Μονρόδια» .....              | 53 | 7563  | άνεχ. Τζιμπούτι άπο 24 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν               |
| ΑΛΙΣ .....                    | έτ. Στάμλε .....                  | 44 | 7189  | διπλήθε Γιβραλτάρ άπο 28 'Ιουν. διά Κούβαν                |
| ΑΛΚΙΜΟΣ .....                 | έτ. «Άλκιμος» .....               | 43 | 7037  | προσπραγμένον εις θέσιν 31.38 Ν. - 115.41 Δ. άπο 31 Μαΐου |
| ΑΛΚΜΑΝ .....                  | έτ. «Ραιμπόου» .....              | 60 | 9959  | έφθ. Ν. Ορλέανην 26 'Ιουλ.                                |
| ΑΛΜΑΒΙΤΑ .....                | έτ. «Άλμαβιτα» .....              | 42 | 7272  | διπλήθε 'Άγ. Βικέντιον 18 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ           |
| ΑΛΚΥΩΝΙΣ .....                | έτ. «Χερκολίανα» .....            | 44 | 7365  | διπλήθε 'Εσκούμανης 18 'Ιουλ. διά Λονδίνον                |
| ΑΛΜΑΡ .....                   | παναμαϊκή έταιρια .....           | 47 | 5441  | άνεχ. Μη. "Άυρες 12 'Ιουλ. δι' 'Αμδεράν                   |
| ΑΛΤΑΓ'ΙΡ (δ.) .....           | έτ. «Κάνοπους» .....              | 50 | 10426 | άνεχ. Σαλεύδορ 22 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν                 |
| ΑΛΝΕΜΠΙΤΑΡΑΝ (δ.) .....       | έτ. «Τρανσατλ. Φρά τερ» .....     | 53 | 12897 | άνεχ. Θέουταν 15 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο                     |
| ΑΛΦΑ .....                    | έτ. «Βέσιμαρ» .....               | 42 | 7286  | έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.                                     |
| ΑΛΦΕΙΟΣ .....                 | έτ. «Σπ. Γκάρντιαν» .....         | 43 | 8426  | έφθ. Καθάλα 9 'Ιουλ.                                      |
| ΑΛΦΕΙΟΣ .....                 | παναμαϊκή έταιρια .....           | 45 | 7281  | άνεχ. Λόδ. Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Τόκιο                   |
| ΑΜΑΛΙΑ .....                  | Κουτόδης και Γρηγορίου .....      | 46 | 2062  | διπλήθε Πύλον 24 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην                    |
| ΑΜΑΖΩΝ .....                  | έτ. «Αμαζών» .....                | 44 | 7281  | άνεχ. Νοβδωριακον 18 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν                 |
| ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ .....               | έτ. «Άλτος» .....                 | 44 | 7104  | άνεχ. "Αντεν 26 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν                       |
| ΑΜΟΡΓΟΣ .....                 | έτ. «Βιαντόρο» .....              | 61 | 14509 | έφθ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουλ.                                   |
| ΑΜΠΙΑΣΣΑΝΤΕΡ .....            | έτ. «Μαλδιεντονί» .....           | 39 | 8600  | έφθ. Πόιντ ο Πίτρ 18 'Ιουλ.                               |
| ΑΜΩΤΙΡΙΤΗΝ (δ.) .....         | έτ. «Λεόνια» .....                | 38 | 8408  | έφθ. Ν. Ορλέανην 26 'Ιουλ.                                |
| ΑΝΑΚΡΕΩΝ .....                | έτ. «Κόσμαρ» .....                | 44 | 7359  | άνεχ. Χαβάνα 20 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν                      |
| ΑΝΑΣ .....                    | έτ. «Αναδ» .....                  | 55 | 8519  | διπλήθε Νίτον 23 'Ιουλ. δι' 'Αμδούργον                    |
| ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....               | έτ. «Μαριμπένες» .....            | 42 | 7177  | διπλήθε Πούλον 22 'Ιουλ. διά Πολωνίαν                     |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV .....            | έτ. «Ντέρνα» .....                | 43 | 7176  | άργει Κυνόδουρουν άπο 28 'Ιουλ. 1962                      |
| ΑΝΑΤΟΛΗ .....                 | έτ. «Λάμδων» .....                | 43 | 7187  | εις μεταφοράς έν 'Ελλαδί                                  |
| ΑΝΑΔΑΛΟΥΣΙΑ .....             | έτ. «Αστούριας» .....             | 42 | 7132  | εις Ιαπωνίαν, υπό παραληρωσιν                             |
| ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ .....      | έτ. «Πανκρίτο» .....              | 37 | 5683  | έφθ. Καλλάδη 16 'Ιουλ.                                    |
| ΑΝΔΡΕΑΣ X. .....              | έτ. «Ηράκλης» .....               | 19 | 1320  | έφθ. Σάντος 6 'Ιουλ.                                      |
| ΑΝΕΜΟΣ .....                  | έτ. «Ζέψυρος» .....               | 63 | 32600 | διπλήθε Τζιμπούτι άπο 17 'Ιουν. διά Γένοβαν               |
| ΑΝΝΑ Μ. .....                 | Μαρκάκης - Σάρδης .....           | 37 | 1541  | έφθ. Σάντος 16 'Ιουλ.                                     |
| ΑΝΝΙΤΣΑ .....                 | έτ. «Βολέκας» .....               | 45 | 7149  | άνεχ. Σίδνευ 3 'Ιουλ. διά Ντάρεν                          |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Δ. .....              | έτ. «Αννίτσα» .....               | 44 | 7165  | άνεχ. Χόγκ Κόνγκ 20 'Ιουλ. διά Πέρλ Ρίθερ                 |
| ΑΝΝΟΥΛΑ Α. .....              | έτ. «Σάν Νικόλαος» .....          | 38 | 5016  | διπλήθε Γιβραλτάρ άπο 28 'Ιουλ. 1962                      |
| ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) .....            | έτ. «Κάνοπους» .....              | 57 | 12113 | άργει Ναγκόρνη 16 'Ιουλ. διά Αντζελες                     |
| ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) .....        | έτ. «Κοριάννα» .....              | 57 | 12558 | άνεχ. Τρινκουάλ 16 'Ιουλ. διά Σεμπένικο                   |
| ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ .....               | έτ. «Βιαντόρο» .....              | 63 | 13800 | άνεχ. Σεμπού 24 'Ιουλ. διά Μανιλά                         |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....          | έτ. «Μαρελόζο» .....              | 59 | 24716 | διπλήθε Παναμά 30 'Ιουν. δι' 'Οζάκαν                      |
| ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ .....               | έτ. «Βιαμάρ» .....                | 36 | 2175  | διπλήθε Παναμά 11 'Ιουλ. διά Τόκιο                        |
| ΑΝΤΩΝΙΑ .....                 | έτ. «Λάμιθδα» .....               | 39 | 5171  | άνεχ. Νουεδίτας 10 'Ιουλ. δι' 'Οδπούν                     |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ .....   | έτ. «Αιδάλη» .....                | 43 | 12950 | άνεχ. Σιγκαπούρων ριδς 23 'Ιουλ. δι' 'Ινδονησίαν          |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. .....             | όδ. Διπούλην .....                | 31 | 2795  | εις Ν. Υόρκην, υπό παραλαβήν                              |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ .....     | έτ. «Βαλεντίνανα» .....           | 61 | 10592 | άνεχ. Ναγκόρνη 16 'Ιουλ. διά Αντζελες                     |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....        | έτ. Μιχάλου .....                 | 43 | 2937  | άνεχ. Τρινκουάλ 16 'Ιουλ. διά Σεμπένικο                   |
| ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ .....               | έτ. «Νηπαρτόρο» .....             | 57 | 11041 | άνεχ. Σεμπού 24 'Ιουλ. διά Μανιλά                         |
| ΑΞΙΟΣ .....                   | Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλην .....     | 43 | 7253  | διπλήθε Παναμά 11 'Ιουλ. διά Τόκιο                        |
| ΑΥΓΟΡΑ .....                  | έτ. «Ηγκλα» .....                 | 44 | 7249  | άνεχ. Νουεδίτας 10 'Ιουλ. δι' 'Οδπούν                     |
| ΑΠΟΛΛΩΝ .....                 | έτ. «Αθηνίαν» .....               | 57 | 9744  | έφθ. Βρέμπον 24 'Ιουλ.                                    |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .....               | έτ. «Βιαλόρκο» .....              | 61 | 11127 | εις Σουηδίαν, υπό παραλαβήν                               |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....      | Παπαθιώμας .....                  | 37 | 5404  | ίδει: «ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ», ώς μετωνομάσθι                         |
| ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....               | παναμαϊκή έταιρια .....           | 43 | 8479  | έφθ. Γένοβαν 23 'Ιουλ.                                    |
| ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ .....              | έτ. «Σίππ. Ντεβελόπεμπτην» .....  | 58 | 10392 | διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Γενοβίαν                  |
| ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....           | έτ. «Σίππ. Ντεβελόπεμπτην» .....  | 57 | 10376 | άνεχ. Θρηπούρτ (Μπακ) 24 'Ιουλ. διά Βενετίαν              |
| ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ .....               | «Δά. Οσεανόριγκ» .....            | 61 | 13553 | διπλήθε Σουεδίας 29 'Ιουλ. διά Κίναν                      |
| ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .....              | όδ. Πατέρα .....                  | 47 | 6906  | έφθ. Μπουενεδντούρα άπο 26 'Ιουν.                         |
| ΑΡΙΕΣ (δ.) .....              | έτ. «Κάνοπους» .....              | 57 | 11897 | άνεχ. Σαγκάνη 18 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν                   |
| ΑΡΙΕΤΤΑ .....                 | έτ. «Άγκρα» .....                 | 43 | 8462  | έφθ. Σάντος 2 'Ιουλ.                                      |
| ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ .....              | Κ. Χαλκία .....                   | 45 | 3861  | άνεχ. Τάμια 13 'Ιουλ. διά Σάντος                          |
| ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) .....            | Ναυτιλ. Επικειρήσεις .....        | 45 | 8422  | έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.                                    |
| ΑΡΙΣΤΟΝ .....                 | «Ειρηνικός» Α.Ε. .....            | 44 | 7243  | διπλήθε Παναμά 26 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν                    |
| ΑΡΙΣΤΟΝ .....                 | έτ. «Μιραφλόρες» .....            | 38 | 10277 | εις Καλούδης Λιμένας (Κρήτης) άποθηκην                    |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....             | Φρ. Θεοδωρίδης κλπ. .....         | 44 | 4901  | έφθ. Σάντος 15 'Ιουλ.                                     |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....             | Μιχ. Καραγεώργης .....            | 37 | 6704  | έφθ. Κάρδιφ 27 'Ιουλ.                                     |

|                           |                                       |    |       |  |
|---------------------------|---------------------------------------|----|-------|--|
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ               | έτ. «'Αρμαντόρα» . . . . .            | 43 | 7254  | έφθ. Μουρόβραν 22 'Ιουλ.                                 |
| ΑΡΙΣΤΟΣ                   | έτ. «'Αργώ» . . . . .                 | 39 | 5196  | έφθ. Νοθορωσίεκπν 24 'Ιουλ.                              |
| ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ               | έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .              | 40 | 10224 | εις Καλούν Λιμένας (Κρήτης) ἀπόθηκη                      |
| ΑΡΚΑΔΙΑ (ὑπερωκ.)         | «Γκρόν Λάιν» . . . . .                | 31 | 20648 | ἀνεκ. Λαοδίνον 27 'Ιουλ. διά Χάρον                       |
| ΑΡΜΑΟΙΑ                   | έτ. «'Αλαμέντα» . . . . .             | 43 | 7091  | ἀνεκ. Ἀμπιτζάν 16 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε                 |
| ΑΡΜΑΡ                     | έτ. «'Αστρα» . . . . .                | 43 | 8666  | έφθ. Ἐτέν 10 'Ιουλ.                                      |
| ΑΡΜΑΡ                     | έτ. «'Αρμαρ» . . . . .                | 46 | 6951  | διπλήθ. Παναμά 14 'Ιουλ. δι' Ἀμβούργον                   |
| ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ                | έτ. «'Εμπρός» . . . . .               | 43 | 2905  | έφθ. Λαύριον 20 'Ιουλ.                                   |
| ΑΡΜΟΝΙΑ                   | έτ. «'Αρμονία» . . . . .              | 61 | 9443  | ἀνεκ. Τζιμπούτι 18 'Ιουλ. διά Μαντράς                    |
| ΑΡΤΕΜΙΣ                   | έτ. «Τρόπις» . . . . .                | 44 | 7083  | ἀνεκ. Μπ. Αὔρες 17 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν                    |
| ΑΡΤΕΜΩΝ                   | 'Ιω. Αύγερινός κλπ. . . . .           | 44 | 7176  | έφθ. Τοπταγκόκ ρόδς ἀπό 25 'Ιουν.                        |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ                | «Γ' Κάργκο Λάιν» . . . . .            | 63 | 15000 | έφθ. Ναυκόγια 28 'Ιουλ.                                  |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ'             | έτ. «'Ασθματο» . . . . .              | 60 | 10142 | έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 22 'Ιουλ.                      |
| ΑΡΧΟΝ                     | έτ. «Πρωτεύς» . . . . .               | 45 | 7260  | ἄργει Χαλκίδα ἀπό 24 Αύγ. 1962                           |
| ΑΡΧΟΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ            | έτ. «Πανορμίτης» . . . . .            | 50 | 5324  | ἀνεκ. Σουραμπάγια 24 'Ιουλ. διά Παναρουκάν               |
| ΑΣΗΜΙΝΑ                   | Άσημ. Γκούμα . . . . .                | 39 | 1007  | διπλήθ. Κωνφ. πολιν 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον              |
| ΑΣΠΑΣΙΑ                   | Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοί            | 47 | 2465  | έφθ. Βενετίαν 9 'Ιουλ.                                   |
| ΑΣΠΙΣ                     | έτ. «'Αλκαστίς» . . . . .             | 41 | 7013  | ἄργει Αμπελάκι ἀπό 23 Δεκ.                               |
| ΑΣΤΕΡΙΣ                   | Έκτωρ Δρακούλης . . . . .             | 43 | 7176  | ἄργει Γένοβαν ἀπό 4 Οκτ.                                 |
| ΑΣΤΡΑΠΗ                   | έτ. «'Νέποτουν» . . . . .             | 63 | 32200 | ἀνεκ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Περού                   |
| ΑΣΤΡΕΑ (δ.)               | έτ. «'Πιουνάιτεν Κρός» . . . . .      | 58 | 12624 | ἀνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 21 'Ιουλ. διά Γδύνιαν              |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) | έτ. «'Ατλαντικ Όσεαν» . . . . .       | 60 | 20854 | έφθ. Σκαραμαγκάν 30 'Ιουλ.                               |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)   | έτ. «'Οσεαν Τάνκερ» . . . . .         | 58 | 21039 | ἀνεκ. Σάντος 25 'Ιουλ. διά Σαλβαδόρ                      |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ       | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 57 | 10146 | ἀνεκ. Λός Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν              |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΣΤΟΡ     | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 56 | 10149 | ἀνεκ. Κόμπε 26 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ                     |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΟΡΥ          | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 56 | 10145 | ἀνεκ. Τόκιο 18 'Ιουλ. διά Βόρ. Ειρηνικόν                 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ       | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 56 | 10149 | έφθ. Τόκιο 20 'Ιουλ.                                     |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ         | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 56 | 10091 | έφθ. Χακοδάπην 22 'Ιουλ.                                 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (ε.)      | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 57 | 25156 | διπλήθ. Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Σαιν Τζών                |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ           | Στ. Λιβανός . . . . .                 | 62 | 16500 | έφθ. Γκάλβεστων 19 'Ιουλ.                                |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ             | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 57 | 10149 | ἀνεκ. Κολούμπια ρίθερ 12 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν             |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΔΑΤ         | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 58 | 10139 | ἀνεκ. Βανκούμπερ 16 'Ιουλ. διά Τόκιο                     |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΗΜΗΝ        | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 58 | 10150 | ἀνεκ. Κολούμπια ρίθερ 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν             |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ         | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 58 | 10139 | έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ.                                |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ            | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 63 | 15000 | εις Γιουνικοσιάν, ὑπό συμπλήρωσιν                        |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ        | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 56 | 10043 | έφθ. Μόζι 26 'Ιουλ.                                      |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ          | έτ. «'Οσεαν Κάρυκο» . . . . .         | 59 | 10823 | έφθ. Βανκούμπερ 25 'Ιουλ.                                |
| ΑΤΑΛΑΣ                    | έτ. «'Αναζ» . . . . .                 | 58 | 9724  | ἀνεκ. Σαγκάνη 13 'Ιουλ. διά Τζακάρταν                    |
| ΑΤΡΟΤΟΣ (δ.)              | έτ. «'Ρηπάμπλικ» . . . . .            | 53 | 13675 | ἀνεκ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Σιδώνα                    |
| ΑΤΤΙΚΑ (δ.)               | έτ. «'Λάιμ Τρανσατλ.» . . . . .       | 60 | 29741 | ἀνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 17 'Ιουλ. διά Λάδσεντ               |
| ΑΥΓΗ                      | έτ. «'Μπίπερι» . . . . .              | 56 | 10312 | διπλήθ. Σουαμά 10 'Ιουλ. διά Κεελόγκ                     |
| ΑΥΡΑ                      | έτ. «'Τρόπις» . . . . .               | 44 | 7176  | ἀνεκ. Οζάκαν 26 'Ιουλ. διά Σαιγκόν                       |
| ΑΥΡΑ                      | έτ. «'Μαρσουέρτε» . . . . .           | 43 | 7235  | ἀνεκ. Σάν Λερεντζό (Άρο.) 22 'Ιουλ. διά Ροζάριο-Αμβέρσαν |
| ΑΦΑΙΑ (δ.)                | Ζαχάρης - Βασιλίας . . . . .          | 43 | 988   | διπλήθ. Κωνφ. πολιν 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον              |
| ΑΧΑΙΟΣ                    | έτ. «'Πτερωτή» . . . . .              | 53 | 12283 | ἀνεκ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον              |
|                           | έτ. «'Αλμασ» . . . . .                | 36 | 5795  | διπλήθ. Σουαμά 19 'Ιουλ. διά Χούλη.                      |
| ΒΑΡΗ                      | έτ. «'Βάρη» . . . . .                 | 43 | 8394  |  |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.              | Οικος Ρεθύμνη                         | 62 | 10741 |  |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)             | έτ. «'Νουέβα Βίστα» . . . . .         | 55 | 10507 |  |
| ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ      | Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. Άμερ.               | 27 | 21329 |  |
| ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)    | Στ. Νιάρχος . . . . .                 | 59 | 43373 |  |
| ΒΕΓΑΣ (δ.)                | έτ. «'Κάνονους» . . . . .             | 58 | 21215 |  |
| ΒΕΛΓΙΟΝ                   | έτ. «'Ελληνική» Α.Ε.                  | 46 | 2025  |  |
| ΒΕΛΟΣ                     | έτ. «'Ηγκλ Τράνσοπορτ» . . . . .      | 61 | 14218 |  |
| ΒΕΝΟΥΣ (δ.)               | έτ. «'Βένους» . . . . .               | 53 | 12897 |  |
| ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ                 | έτ. «'Ελληνική» Α.Ε.                  | 45 | 1892  |  |
| ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ                 | έτ. «'Βέτα» . . . . .                 | 44 | 7140  |  |
| ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δ.)             | έτ. «'Μερτουάντε» . . . . .           | 52 | 11547 |  |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ                  | Άντ. Παπαδάκης . . . . .              | 43 | 7176  |  |
| ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ             | «'Ελληνική» Α.Ε.                      | 44 | 1923  |  |
| ΒΟΡΙ                      | έτ. «'Πόρτο Άλεγκρε» . . . . .        | 42 | 7080  |  |
| ΒΟΣΠΟΡΟΣ                  | έτ. «'Ν. Βερνίκος» . . . . .          | 29 | 1022  |  |
| ΒΡΟΝΤΗ                    | έτ. «'Ζέφυρος» . . . . .              | 63 | 32600 |  |
| ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ                 | έτ. «'Επος» . . . . .                 | 43 | 7276  |  |
| ΓΑΛΛΗΝΗ                   | έτ. «'Ασπασία» . . . . .              | 44 | 7266  | διπλήθ. Τσάλνα 9 'Ιουλ.                                  |
| ΓΕΡΑΝΕΙΑ                  | έτ. «'Αντριάτικα» . . . . .           | 63 | 30800 | διπλήθ. Σουαμά 17 'Ιουλ. διά Κόμπε                       |
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ                  | «'Ελληνική» Α.Ε.                      | 46 | 2016  | ἀνεκ. Αγούσταν 16 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ                   |
| ΓΕΟΡΓΙΟΣ                  | έτ. «'Μονρόδια» . . . . .             | 51 | 7564  | έφθ. Ν. Υόρκην 27 'Ιουλ.                                 |
| ΓΕΟΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ       | Χρ. Σαρλής . . . . .                  | 48 | 1529  | διπλήθ. Σουεζ 24 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα                  |
| ΓΕΟΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ    | δο. Γράτσου . . . . .                 | 44 | 7176  | ἀνεκ. Σαρδόνα 19 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον                 |
| ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)   | έτ. «'Σ. Γ. Εμπειρίκος» . . . . .     | 56 | 8818  | έφθ. Κώνοκαμαν 9 'Ιουλ.                                  |
| ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ        | έτ. «'Σιδεράτου» . . . . .            | 39 | 10066 | έφθ. Ν. Όρλεάνην 17 'Ιουλ.                               |
| ΓΕΟΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΣ         | έτ. «'Τκεδάτας» . . . . .             | 43 | 7273  | διπλήθ. Μπρόσμποτελ 18 'Ιουλ. διά Ρίγαν                  |
| ΓΕΟΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ     | έτ. «'Σαλαμίς» . . . . .              | 35 | 5654  | έφθ. Θεούνταρον ἀπό 29 'Ιουν. δι' Οζάκαν                 |
| ΓΙΑΓΚΟΣ                   | έτ. «'Ανδρέαδην» . . . . .            | 43 | 7176  | έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.                                 |
| ΓΙΑΛΙΑ                    | έτ. «'Ντέλα Πατούφικο» . . . . .      | 42 | 7142  | έφθ. Πολάριο 14 'Ιουλ.                                   |
| ΓΙΑΝΝΗΣ                   | παναμαϊκή έταιρια . . . . .           | 43 | 7144  | έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 23 'Ιουλ.                         |
| ΓΙΑΝΝΗΣ                   | παναμαϊκή έταιρια . . . . .           | 43 | 1772  | έφθ. Πέραμα 17 'Ιουν. 1962                               |
| ΓΙΑΝΝΙΝΑ                  | έτ. «'Χουμάνιτας» . . . . .           | 63 | 10950 | άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Μαΐου 1962                       |
| ΓΙΑΝΝΙΝΑ                  | έτ. «'Τακιβάπορ» . . . . .            | 43 | 8513  | Ιδε: «ΠΑΞΟΙ», ὡς μετωνομάσθι                             |
| ΓΙΟΣΟΝΑΣ                  | έτ. «'Κορονάτο» . . . . .             | 43 | 7190  | έφθ. Μάλταν 13 'Ιουλ.                                    |
| ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ                 | έτ. «'Αστούριας» . . . . .            | 52 | 8129  | διπλήθ. Σουεζ 25 'Ιουλ. διά Κίναν                        |
| ΓΙΚΚΑΝΕΤ                  | έτ. «'Μπαχία Σαλίνας» . . . . .       | 42 | 7297  | διπλήθ. Σιγκαπούρην 29 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν               |
| ΓΚΙΩΝΑ                    | έτ. «'Αντριάτικα» . . . . .           | 63 | 34517 | έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.                                    |
| ΓΚΑΟΡΙΑ                   | έτ. «'Φραγκιστα» . . . . .            | 43 | 7132  | ἀνεκ. Χούγκ Κόγκ 21 'Ιουλ. διά Χαϊφόγκ                   |
| ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ                | έτ. «'Μιντατάλαντικ» . . . . .        | 43 | 7229  | ἀνεκ. Τόκιο 29 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον                   |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΛ           | έτ. «'Βίλα Νόδα» . . . . .            | 57 | 9173  | ἀνεκ. Τοιπαγκόκ 21 'Ιουλ. διά Κολόμπο                    |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ         | έτ. «'Ολινάρες» . . . . .             | 57 | 9761  | ἀνεκ. Λός Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν            |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ           | έτ. «'Λάιττ Μπήπαρη» . . . . .        | 62 | 15389 | έφθ. Γκλόνκ 22 'Ιουλ.                                    |
| ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ               | έτ. «'Ρόμπλο ντέ 'Ορο» . . . . .      | 62 | 15692 | έφθ. Κερέαν 26 'Ιουλ. διά Βρυξέλλεν                      |
| ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ        | Δ. Πετρόπουλος . . . . .              | 45 | 3826  | έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.                                   |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)   | έτ. «'Λάτονς» . . . . .               | 52 | 11580 | εις Αγγλίαν, ὑπό παρασεδήν                               |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)  | έτ. «'Γουέστερν Τράνσοπορτ» . . . . . | 45 | 2933  | ἀνεκ. Τοιπαγκόκ 21 'Ιουλ. διά Κολόμπο                    |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΕΛ (δ.)      | έτ. «'Γουόρλεντ Γιούνιτυ» . . . . .   | 59 | 9268  | ἀνεκ. Λός Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν            |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.) | έτ. «'Γ. Γκλέιντ» . . . . .           | 52 | 20667 | έφθ. Ναυκόγια 23 'Ιουλ. διά Μέγαρα                       |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΝΦΛΟΥΕΝΤ (δ.) | έτ. «'Γουόρλεντ Γκλέν» . . . . .      | 53 | 13256 | έφθ. Μέγαρα 27 'Ιουλ.                                    |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝ (δ.) | έτ. «'Γκουρόλντ Εντερπράτζ» . . . . . | 53 | 21064 | διπλήθ. Πόρτ Σαϊδ 27 'Ιουλ. διά Πειραιά                  |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)   | έτ. «'Μπέλμουντ» . . . . .            | 57 | 24883 | έφθ. Χάμπτον 25 'Ιουλ. διά Μέγαρα                        |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)       | έτ. «'Κιγκ Σούλιλ Μπαίν» . . . . .    | 55 | 20631 | έφθ. Μέγαρα 27 'Ιουλ.                                    |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΕΙΛ (δ.)      | έτ. «'Μπράντον» . . . . .             | 58 | 24985 | έφθ. Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)                            |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)      | έτ. «'Γ. Κόνκορντ» . . . . .          | 52 | 21102 | ἀνεκ. Τζιμπούτι 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν                   |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΕΜΠΙΣΣΕΤ (δ.)  | έτ. «'Γουόρλεντ Τέμπεστ» . . . . .    | 53 | 10449 | διπλήθ. Χάμπτον 23 'Ιουλ. διά Νοθορωσίεκπν               |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΡΑΙ-ΟΜΟ (δ.)   | έτ. «'Γκούφλι» . . . . .              | 52 | 10470 | έφθ. Χάμπτον 23 'Ιουλ. διά Πειραιά                       |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ        | έτ. «'Παν. Οσεάνικ» . . . . .         | 44 | 10172 | έφθ. Χάμπτον 25 'Ιουλ. διά Μέγαρα                        |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ         | έτ. «'Μεμφίς» . . . . .               | 43 | 10448 | εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)                             |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΡΜ           | έτ. Νιάρχος . . . . .                 | 43 | 12846 | ἀνεκ. Οζάκαν 21 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες                  |
| ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)        | έτ. Νιάρχος . . . . .                 | 43 | 12846 | διπλήθ. Κινόδην 25 'Ιουλ. διά Γενόβαν                    |
| ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ                | έτ. «'Ηρων» . . . . .                 | 61 | 15979 | διπλήθ. Πόρτ Σαϊδ 22 'Ιουλ. διά Μεσόγειον                |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III          | έτ. «'Πιούκον» . . . . .              | 44 | 7176  | ἀνεκ. Λιθερπούλ 18 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς               |
| ΔΑΦΝΗ                     | έτ. «'Δάφνη» . . . . .                | 54 | 6032  | έφθ. Λόουερ Μπουκάναν 20 'Ιουλ. διά Κοτονού              |
| ΔΕΛΦΙΝ                    | έτ. «'Χίαν» . . . . .                 | 45 | 7259  | διπλήθ. Παναμά ἀπό 27 'Ιουν. διά Κόμπε                   |

|                       |  |                          |    |       |  |
|-----------------------|--|--------------------------|----|-------|--|
| ΑΕΛΦΟΙ                |  | έτ. «Μάβινε»             | 45 | 7252  | άνεκ. Τερένουζεν 26 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν      |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ              |  | έτ. «Αίδιλαια»           | 59 | 9350  | έφθ. Βαρκελώνην 26 'Ιουλ.                        |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ              |  | Δ. Π. Μαργαρώνη          | 40 | 5006  | έφθ. Σάντος από 22 'Ιουν.                        |
| ΔΕΣΠΟΙ                |  | έτ. «Πανταλέωνα»         | 44 | 7265  | διπλήθε Κων) πολιν 15 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν     |
| ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)   |  | έτ. «Ντεβελόπουμεντ»     | 62 | 16417 | άνεκ. Περο. Κόλτον 23 'Ιουλ. διά Λάδσεντ         |
| ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)    |  | «Σίπινικ Ντεβελόπουμεντ» | 61 | 16417 | διπλήθε Σουέζ 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ           |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ              |  | έτ. «Αίδολος»            | 61 | 9327  | έφθ. 'Αγκύνα 4 'Ιουλ.                            |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ             |  | έτ. «Φιλιόρι»            | 63 | 10500 | άνεκ. Οζάκαν 14 'Ιουλ. διά Τόκιο                 |
| ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ            |  | έτ. «Μαρμαράς»           | 44 | 9589  | άνεκ. Θλώσινγκ από 22 'Ιουν. διά Αρχάγγελον      |
| ΔΗΜΟΣ                 |  | ·Ελευθερίου - Σία        | 29 | 4524  | έφθ. Χούλλ 25 'Ιουλ.                             |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ            |  | Δημάδης - Γκιούλης       | 44 | 7243  | έφθ. Μελβούρνην 29 'Ιουλ.                        |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ  |  | έτ. «Βεργωτή»            | 44 | 7207  | έφθ. Ν. Ύόρκην 5 'Ιουλ.                          |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ     |  | I. & B. Πανταλέων        | 43 | 7260  | άνεκ. Μόζι 18 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν              |
| ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)       |  | έτ. «Φούρκερο»           | 58 | 9087  | άνεκ. Διερπούλη 26 'Ιουλ. διά Χεύζαμ έφθ. 26     |
| ΣΙΡΦΥΣ                |  | έτ. «Κάνοπους»           | 60 | 13335 | άνεκ. Σάντος 25 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν              |
| ΔΟΞΑ                  |  | έτ. «Δίρφυς»             | 43 | 7280  | άργει Χαλκίδη από 23 Νοεμ.                       |
| ΔΥΝΑΜΙΣ               |  | έτ. «Σπάρτον»            | 43 | 7176  | έφθ. Βενετία 24 'Ιουλ.                           |
| ΔΩΡΟΘΕΑ               |  | έτ. «Ζωοδόχος»           | 44 | 7249  | διπλήθε Κων) πολιν 22 'Ιουλ. διά Νοθορωσιοκν     |
| ΕΒΕΡΕΣΤ               |  | έτ. «Πάν - Όσεαν»        | 25 | 3297  |  |
| ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)      |  |                          |    |       |  |
| ΕΘΝΟΣ                 |  | έτ. «Γουορλυντουάιντ»    | 43 | 7013  | άνεκ. Χαδάνα 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ            |
| ΕΙΡΗΝΗ                |  | έτ. «Μονρόβια»           | 57 | 13711 | έφθ. Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ.                     |
| ΕΙΡΗΝΗ Λ.             |  | έτ. «Ντρέικ»             | 56 | 10328 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ. διά Βανκούβερ         |
| ΕΙΡΗΝΗ Μ.             |  | M. A. Χαμπούρης          | 23 | 1369  | άνεκ. Σουντοβάλλ 20 'Ιουλ. διά Πειραιά           |
| ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΪΜΟΥ      |  | έτ. «Ελτρανόπορτ»        | 56 | 10530 | έφθ. Μανίλα από 14 'Ιουν.                        |
| ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ             |  | λ. Μπιλίνης              | 48 | 1958  | εις Κόντινεντ, όποι παραλαθήν                    |
| ΕΚΑΛΗ                 |  | έτ. «Καρνέβιον»          | 63 | 14500 | άνεκ. Τζιμπούτι 11 'Ιουλ. διά Κίναν              |
| ΕΚΤΩΡ                 |  | έτ. «Νούέρδο Μόντο»      | 41 | 7289  | έφθ. Καζαμπλάγκαν 22 'Ιουλ.                      |
| ΕΛΕΝΑ                 |  | έτ. «Μερκαντόρια»        | 43 | 7239  | άργει Ζευπρούγκε από 6 'Ιουλ. 1962               |
| ΕΛΕΝΗ                 |  | έτ. «Μάργο»              | 44 | 7210  | άργει Χαλκίδη από 25 Νοεμ.                       |
| ΕΛΕΝΗ Β.              |  | έτ. «Έλθο»               | 43 | 8371  | άνεκ. Μπάκια Μπάγκα 18 'Ιουλ. διά Καλλάο         |
| ΕΛΕΝΗ Κ.              |  | έτ. «Άνδρια»             | 48 | 8430  | άνεκ. Καζαμπλάγκαν 21 'Ιουλ. διά Σεπτέντιον      |
| ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ        |  | Δ. Σταθάτος & Σία        | 43 | 7176  | άργει Κυνόδουραν από 3 Αύγ. 1962                 |
| ΕΛΕΥΣΙΣ               |  | Κουμπαριανού - Πρίντεζη  | 21 | 1549  | διπλήθε Πάνομα 26 'Ιουν. διά Ραγγούν             |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ              |  | άδ. Μαζαράκη             | 22 | 3553  | έφθ. Λονδίνον 19 'Ιουλ.                          |
| ΕΛΛΑΣ                 |  | «Ελληνική Α.Ε.           | 55 | 2863  | έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.                           |
| ΕΛΛΑΣ                 |  | Γ. Χρ. Λαϊμός            | 43 | 7176  | άργει Κυνόδουραν από 30 Σεπτ. 1957               |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ        |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 62 | 6666  | διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά N. Υόρκην        |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ         |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 61 | 7297  | άνεκ. Πούλοι Μπούκομ 11 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι     |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ      |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 60 | 7293  | έφθ. N. Υόρκην 25 'Ιουλ.                         |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΟΝΗΡ       |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 62 | 8927  | άνεκ. Κόρραμασχρ 22 'Ιουλ. διά N. Ορλεάνην       |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ      |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 59 | 7293  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουλ. διά N. Υόρκην        |
| ΕΛΛΗ                  |  | έτ. «Μαρφομέντο»         | 39 | 5219  | έφθ. N. Υόρκην 26 'Ιουλ.                         |
| ΕΛΛΗ                  |  | Στ. Μελέπης κ.λ.π.       | 27 | 1364  | άνεκ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Φρειδρίχονταν     |
| ΕΛΛΗΝΗ                |  | έτ. «Σάγκα»              | 56 | 10312 | άνεκ. Πειραιά 20 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν          |
| ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ           |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 57 | 10280 | διπλήθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Ερυθράν              |
| ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ         |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 39 | 6281  | άνεκ. N. Υόρκην 20 'Ιουλ. διά Καλκούτταν         |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ         |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 44 | 7207  | έφθ. Τασλαν 13 'Ιουλ.                            |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ          |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 56 | 7510  | έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουλ.                        |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ         |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 56 | 7510  | έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ.                      |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ       |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 43 | 7176  | άνεκ. Άνεκαν 25 'Ιουλ. διά Καλκούτταν            |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ        |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 43 | 7176  | έφθ. Βομβάνην 20 'Ιουλ.                          |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ     |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 43 | 7176  | έφθ. N. Ορλεάνην 14 'Ιουλ. (διαταγάς)            |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ      |  | «Ελληνική» Α.Ε.          | 57 | 10279 | άνεκ. Βομβάνην 22 'Ιουλ. διά Καλκούτταν          |
| ΕΛΛΗΝΙΣ               |  | Α.Α.Ε.Ν.Ε.»              | 43 | 7302  | έφθ. Σαντος 14 'Ιουλ.                            |
| ΕΛΠΙΣ                 |  | έτ. «Καζοτάμιλ»          | 44 | 8541  | διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού   |
| ΕΛΠΙΣ Π.              |  | Πρίντεζην                | 38 | 2265  | έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.                           |
| ΕΜΠΟΡΙΟΣ              |  | έτ. «Γκόλφο Άζουλ»       | 42 | 7058  | άνεκ. N. Ορλεάνην 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ       |
| ΕΜΠΟΡΟΣ               |  | έτ. «Ριο Κάριμ»          | 44 | 14878 | έφθ. Κόρραμασχρ 15 'Ιουλ.                        |
| ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)       |  | έτ. «Εντερπράτζ»         | 45 | 8404  | διπλήθε Κων) πολιν 21 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν     |
| ΕΝΤΟΠΑΝ               |  | έτ. «Λόγγος»             | 41 | 7122  | άργει Κυνόδουραν από 7 'Ιουλ. 1962               |
| ΕΝΟΤΗΣ                |  | έτ. «Μάρφο»              | 56 | 10529 | άνεκ. Εθερετ (Βασ.) 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν     |
| ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ             |  | «Επιδαυρος» Α.Ε.         | 43 | 7176  | άργει Ζευπρούγκε από 2 Αύγ. 1962                 |
| ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ             |  | Νευρεπ. - Σταθάτος       | 44 | 7198  | έφθ. Χαϊρόγκ 1 'Ιουλ. (διά Τεργέστην)            |
| ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΑΗ           |  | άδ. Σάρδην               | 41 | 857   | άνεκ. Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Ρίμινι               |
| ΕΡΕΤΡΙΑ               |  | Εύάγγ. Π. Νομικός        | 43 | 7199  | έφθ. Αλίκαντε 17 'Ιουλ.                          |
| ΕΡΜΗΣ                 |  | έτ. «Σάμουοκ»            | 58 | 9585  | άνεκ. Οζάκαν 21 'Ιουλ. διά Αγ. Φραγκούκον        |
| ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ          |  | έτ. «Μάρεσολ»            | 44 | 2872  | άνεκ. Μάλον 19 'Ιουλ. διά Στεπτένιον             |
| ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)          |  | Ιω. Λάτος                | 45 | 8548  | έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Νοθορωσιοκν        |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ            |  | έτ. «Σάμουοκ»            | 59 | 9584  | άνεκ. Λαζανέρδειαν 21 'Ιουλ. διά Βάρναν          |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ            |  | Λαυράγκας - Κολύμβας     | 21 | 2369  | άνεκ. Λός Αντζελες 19 'Ιουλ. διά Ναγκόγια        |
| ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ         |  | «Σφάρερης»               | 44 | 7276  | άργει Αμπελάκι από 17 Αύγ. 1958                  |
| ΕΣΠΕΡΟΣ               |  | έτ. «Αλταντζις»          | 57 | 10689 | έφθ. Μπάροι από 23 'Ιουν.                        |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II          |  | άδ. Γ. Δομεστίνην        | 34 | 1716  | διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Μόζι                 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ          |  | «Ωκεανοπόρος» Α.Ε.       | 43 | 7194  | έφθ. Φαμαγούκαντα 21 'Ιουλ.                      |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)        |  | Παπά - Ελευθερίδην       | 17 | 3976  | άνεκ. Γιοκοχάμαν από 25 'Ιουν. διά Χαϊφόγκ       |
| ΕΥΒΟΙΑ                |  | έτ. «Μαντοβάρο»          | 43 | 8393  | άνεκ. Ντακάρ 25 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην           |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.            |  | έτ. «Καλόζα»             | 56 | 10053 | άνεκ. Σιγκαπούρη σύρρος 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ |  | έτ. «Λός Σάντος»         | 57 | 9061  | άνεκ. Νιού Ουεστμίνστερ 20 'Ιουλ.                |
| ΕΥΔΑΙΜΩΝ              |  | Οίκος Μαργαρώνη          | 43 | 7229  | διπλήθε Παναμά 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν           |
| ΕΥΗ                   |  | έτ. «Στάκο»              | 43 | 7244  | άνεκ. Τζιμπούτι 29 'Ιουλ. διά Βαμπά              |
| ΕΥΞΕΙΝΟΣ              |  | έτ. «Αφθονία»            | 43 | 7176  | έφθ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουλ.                         |
| ΕΥΡΥΔΑΟΣ              |  | έτ. «Σάν Νικόλας»        | 57 | 8903  | έφθ. Μπουενός Αύρες 28 'Ιουλ.                    |
| ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ             |  | Π. Μαρκεσίνης            | 61 | 9659  | άνεκ. Ντακάρ 25 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην           |
| ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ             |  | Π. Μαρκεσίνης            | 61 | 9659  | άνεκ. Αμέρειον 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ          |
| ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ             |  | έτ. «Σάν Νικόλας»        | 56 | 8985  | άνεκ. Σιγκαπούρη σύρρος 21 'Ιουλ. διά Σουέζ      |
| ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ             |  | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 60 | 9582  | έφθ. Κόμπη 29 'Ιουλ.                             |
| ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ             |  | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 60 | 9573  | διπλήθε Σουέζ 15 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ            |
| ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ             |  | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 57 | 8631  | διπλήθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Καράτοι              |
| ΕΥΡΥΤΑΝ               |  | έτ. «Σάν Μπαζίλιο»       | 56 | 8965  | άνεκ. Χούστον 8 'Ιουλ. διά Ματαντί               |
| ΕΥΤΥΧΙΑ               |  | Δημ. Μαργαρώνης          | 43 | 7223  | διπλήθε Σουέζ 13 'Ιουλ. διά Κίναν                |
| ΕΥΧΑΡΙΣ               |  | έτ. Μαργαρώνη            | 43 | 7249  | έφθ. Σπέτζια 18 'Ιουλ.                           |
| ΖΑΚΥΝΘΟΣ              |  | 'Ιω Θεοδωρακόπουλος      | 56 | 9975  | άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 22 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν     |
| ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ          |  | έτ. «Ωκλαντ»             | 61 | 10965 | άνεκ. Βανκούβερ 6 'Ιουλ. διά Σίδνευ              |
| ZΩΗ                   |  | έτ. «Θακομάρ»            | 43 | 7214  | έφθ. Ν. Ορλεάνην 16 'Ιουλ.                       |
| ΗΛΙΑΣ Κ.              |  | Γ. Κουρεμένος            | 45 | 2125  | άνεκ. Τεργέστην 20 'Ιουλ. διά Πειραιά            |
| ΗΠΕΙΡΟΣ               |  | έτ. «Κηφισιάδη»          | 43 | 8578  | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Τάμπαν          |
| ΗΡΩΝ II               |  | Δ. Ν. Κουφάς             | 44 | 1815  | άνεκ. Μακάσσαρ από 19 Μαΐου διά Ντογκάλα         |
| ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ          |  | έτ. «Ναυαρίνον»          | 61 | 14518 | έφθ. Λά Παλλίς 24 'Ιουλ.                         |
| ΘΑΛΗΣ                 |  | έτ. «Ωκεανίς»            | 43 | 7252  | έφθ. Λιθερπούλ 24 'Ιουλ.                         |
| ΘΑΡΡΟΣ                |  | έτ. «Ορίζωνι»            | 57 | 10316 | άνεκ. Κιουράσσο 16 'Ιουλ. διά Σάντος             |
| ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ           |  | έτ. «Ιόνιον»             | 44 | 7198  | άνεκ. Κούς Μπαίν 23 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν        |
| ΘΕΟΔΩΡΑ               |  | έτ. «Μαρβίνα»            | 43 | 7236  | άνεκ. Τζιμπούτι 4 'Ιουλ. διά Γκιζάν              |
| ΘΕΟΛΟΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ    |  | έτ. «Ναϊτζίαν»           | 42 | 7172  | έφθ. Γένοβαν 18 'Ιουλ.                           |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ           |  | έτ. «Λάς Πέρλας»         | 43 | 7167  | έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ.                        |
| ΘΕΦΑΝΩΝ ΛΙΒΑΝΟΥ       |  | Στ. Λιβανός              | 62 | 15000 | έφθ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ.                        |
| ΘΕΦΡΑΤ'ΙΚΟΣ           |  | έτ. «Εξερπτ Κέρριερ»     | 43 | 8465  | άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ           |
| ΘΕΦΡΟΠΥΛΑΙ (δ.)       |  | έτ. «Γκρικ Τάνκερ»       | 49 | 8311  | εις Πειραιά 12 'Ιουλ.                            |
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)  |  | Κ. Διαμαντής             | 29 | 2231  | εις μεταφοράς Τουάφ - Μπουργκάς                  |
| ΘΗΡΑ                  |  | έτ. «Βιαντόρο»           | 62 | 13785 | έφθ. Αϊόδι 16 'Ιουλ.                             |
| ΘΗΣΕΥΣ                |  | έτ. «Σουνταμέρικα»       | 46 | 1988  | έφθ. Λουμπεκ 25 'Ιουλ.                           |

|                         |                                  |    |       |  |
|-------------------------|----------------------------------|----|-------|--|
| ΘΡΥΛΟΣ .....            | έτ. «Νίκη» .....                 | 44 | 7232  | άργει Χαλκίδα από 14 'Ιουλ. 1962                         |
| ΙΖΩΜΠΕΛΑ                | έτ. Χανδρή .....                 | 57 | 9746  | άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 9 'Ιουλ. διά Ναυκόγια              |
| ΙΩΑΚΗ (δεξ.)            | έτ. «Αντίνα» .....               | 52 | 11289 | έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.                                   |
| ΙΚΑΡΟΣ .....            | έτ. «Λιβάνες» .....              | 44 | 7154  | έφθ. Ν. Όρλεάνην 14 'Ιουλ.                               |
| ΙΩΝΙΑΝ                  | έτ. «Τρανοφρούτη» .....          | 46 | 7172  | εις Λιβερπούλ ύπο παραλαβήν                              |
| Ι-ΕΝΑ                   | Α. Φραγκιστας .....              | 43 | 7232  | εις Πειραιά από 7 'Ιουν.                                 |
| ΙΣΤΡΟΣ II .....         | έτ. «Βέριτας» .....              | 43 | 7275  | άνεχ. Θρυμβούν 'Αγ. Γεωργίου από 18 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ |
| ΙΩΑΝΝΑ .....            | έτ. «Ιωάννα» .....               | 26 | 2873  | άνεχ. Ιμιγκασι 25 'Ιουλ. διά Τερνέουζεν                  |
| ΙΩΑΝΝΑ .....            | έτ. «Μαρντίτα» .....             | 30 | 6650  | άνεχ. Χονολουλού 15 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ και 'Αγγλιαν   |
| ΙΩΑΝΝΑ (δ.)             | έτ. «Ναυτιλ. 'Εκμετ' σεις» ..... | 45 | 9918  | έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.                                   |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ      | έτ. «Γκεστάς» .....              | 45 | 7204  | άνεχ. 'Αγ. Φραγκισκον 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν             |
| ΙΩ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ .....      | γιών Δ. Ιγγλέσον .....           | 42 | 7035  | άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Τόκιο                   |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.              | έτ. «Σαΐντ Ιωάννης» .....        | 44 | 7248  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν              |
| ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ       | άδ. Γουλανδρή .....              | 44 | 7277  | άνεχ. Πόρτ 'Εθεργκλαντ 17 'Ιουλ. διά Παλμ Μπάτς          |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.) | έτ. «Αθηνᾶ» κλπ. .....           | 44 | 10441 | διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Βομβάνη                      |
| ΙΩΛΚΟΣ .....            | έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός» .....     | 57 | 12618 |  |
| Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ         |                                  |    |       |  |
| ΚΑΒΑΛΑ .....            | 'Ι. Χατζηπατέρας .....           | 43 | 7244  | άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουν. διά Κίναν                      |
| ΚΑΒΟΥΡΙ                 | Θεοδωράκοπουλος .....            | 43 | 8428  | έφθ. Τοιτταγκόκ 17 'Ιουλ.                                |
| ΚΑΔΜΟΣ (δ.)             | έτ. «Πρόντιους» .....            | 43 | 8443  | διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ. (διαταγάς)                      |
| ΚΑΛΑΜΑΙ                 | έτ. «Χαρπ Τάνκερς» .....         | 60 | 14076 | άνεχ. Νατάλ 20 'Ιουλ. διά Φορταλέζα                      |
| ΚΑΛΑΜΑΤΑ .....          | έτ. «Σαντιλάνα» .....            | 32 | 4633  | άνεχ. Κιελον 4 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον                     |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ                | έτ. «Μαρφάντζα» .....            | 37 | 4765  | άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Νόρντεγκαμ                |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ         | έτ. «Καλλιόπη» .....             | 41 | 6901  | άνεχ. Πύλον 20 'Ιουλ. δι' Αμβούργον                      |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ        | έτ. «Ζεπάγκας» .....             | 57 | 9092  | άνεχ. Νάπιερ 4 'Ιουλ. διά Σαγκάνη                        |
| ΚΑΛΥΨΩ                  | έτ. «Μιχαλίνος» .....            | 44 | 7198  | άνεχ. Κάλλιαρι 11 'Ιουλ. διά Κούδαν                      |
| ΚΑΝΑΡΗΣ .....           | Τάσος Νομίκος .....              | 50 | 1517  | έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.                                   |
| ΚΑΝΟΠΟΥΣ                | έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ» .....     | 44 | 7240  | άνεχ. Λός Αντζελες από 22 'Ιουν. διά νησον 'Αγ. Μάρκου   |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ         | έτ. «Κάνονους» .....             | 61 | 10494 | έφθ. Όταρου 21 'Ιουλ.                                    |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ          | έτ. «Τράμπη» .....               | 55 | 8798  | διπλήθε Πιούλο Μπουκού 20 'Ιουλ. διά Γαλλίαν             |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ          | έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ» .....     | 54 | 8003  | άνεχ. Φρημάντη 20 'Ιουλ. διά Μπιλμάσ                     |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ          | Α.Ε. «Πάλμα» .....               | 40 | 5032  | άνεχ. Πούλο Μπούκορ 21 'Ιουλ. διά Κίναν                  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I        | έτ. «Ελαϊς» .....                | 44 | 8453  | άνεχ. Γένοβαν 22 'Ιουλ. διά Βρυξέλλων                    |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ          | έτ. «Λίμπανο» .....              | 43 | 7281  | διπλήθε Θέουταν από 19 'Ιουν. διά Χαδάναν                |
| ΚΑΙΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ         | Δ. Παλαιοκρασίδης .....          | 46 | 4561  | έφθ. Βρέμην 26 'Ιουλ.                                    |
| ΚΑΙΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ       | έτ. «Άγια Καικλία» .....         | 60 | 8717  | διπλήθε Ηιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Τακοράντι                |
| ΚΑΙΤΑΙΝ Γ.              | έτ. «Πουέρτο Ντάριεν» .....      | 43 | 7275  | άνεχ. Βεστώνην 23 'Ιουλ. διά Μπρόνομποττελ               |
| ΚΑΙΤΑΙΝ ΛΑΪΜΟΣ          | έτ. «Μαρίρο» .....               | 43 | 7176  | έφθ. Γένοβαν 30 'Ιουν.                                   |
| ΚΑΙΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ          | έτ. «Νέα Τόχη» .....             | 44 | 7123  | άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουλ. διά Γένοβαν                       |
| ΚΑΙΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ        | έτ. «Εδερία» .....               | 58 | 8961  | άνεχ. Τολέδο 22 'Ιουλ. (διαταγάς)                        |
| ΚΑΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)     | έτ. «Μπράιτ Στάρ» .....          | 47 | 9956  | έφθ. Ν. Όρλεάνην 23 'Ιουλ.                               |
| ΚΑΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.         | έτ. «Ελνάβαλ» .....              | 61 | 13408 | έφθ. Σαράμπο 9 'Ιουλ.                                    |
| ΚΑΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.         | έτ. «Κρίνα» .....                | 57 | 9460  | έφθ. Ροττερνταμ 27 'Ιουλ.                                |
| ΚΑΙΤΑΙΝΤΩΝΗΣ            | έτ. «Στροβίλι» .....             | 43 | 7163  | άνεχ. Κολόμπο 27 'Ιουλ. διά Δουβλίνον                    |
| ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ            | έτ. «Ρεγγίνα» .....              | 44 | 7243  | διπλήθε Παναμά από 18 'Ιουν. διά Τόκιο                   |
| ΚΑΡΟΛΙΝΑ .....          | «Κάσσος» Α.Ε. .....              | 39 | 5215  | έφθ. Βενετίαν 22 'Ιουλ.                                  |
| ΚΑΣΟΣ .....             | έτ. «Παλμύρα» .....              | 43 | 7312  | άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν                    |
| ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ               | έτ. «Αγιαμόντε» .....            | 51 | 9956  | έφθ. Σαράμπο 9 'Ιουλ.                                    |
| ΚΑΣΣΙΑΝΗ ΜΑΡΙΝΕΡ        | όδ. Γράτσου .....                | 44 | 7198  | διπλήθε Παναμά 21 'Ιουλ. διά Κόμπη                       |
| ΚΑΣΤΩΡ                  | έτ. «Κάνονους» .....             | 60 | 10494 | άνεχ. φρημάντη 12 'Ιουλ. διά Τσουντζίν                   |
| ΚΑΣΤΩΡ                  | έτ. «Μαρρεγκούρο» .....          | 44 | 7155  | έφθ. Σάντος 13 'Ιουλ.                                    |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ                | έτ. «Πατοϊκίφιο» .....           | 45 | 7349  | άνεχ. φρηπόρτ 8 'Ιουλ. διά Κιελον                        |
| ΚΑΤΙΓΚΟ                 | έτ. «Γκουόκα» .....              | 44 | 7242  | άνεχ. Μπουνέος 'Αύρες 17 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν              |
| ΚΑΤΙΝΑ .....            | έτ. «Μονφόρτε» .....             | 58 | 13752 | διπλήθε Ηιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην              |
| ΚΕΑ                     | έτ. «Βαλντέρα» .....             | 58 | 12193 | άνεχ. φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Τρίνινταν               |
| ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)        | έτ. «Σκαρτάνα» .....             | 42 | 7265  | έφθ. Γένοβαν από 15 'Ιουν.                               |
| ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ           | έτ. «Κάλλαρο» .....              | 44 | 7244  | έφθ. Αμπελάκι από 19 Δεκ.                                |
| ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ           | έτ. «Οσεάνικα» .....             | 44 | 7120  | άνεχ. Κόμπη 28 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ                     |
| ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ               | έτ. «Κάνονους» .....             | 62 | 10494 | άνεχ. Καλλάδη 5 'Ιουλ. διά Χουάσκο                       |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....         | έτ. «Μονφόρτε» .....             | 44 | 5069  | άνεχ. Λός Αντζελες από 23 'Ιουν. διά Χουάσκο             |
| ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ               | έτ. «Καραγεώργυνς                | 57 | 25183 | άνεχ. Σιμίζου 7 'Ιουλ. διά Ναχότκα                       |
| ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)       | έτ. «Άλεκουπέντας» .....         | 43 | 7159  | διπλήθε Κωνιόν πολιν 19 'Ιουλ. διά Πότι                  |
| ΚΕΡΤΗΣ                  | έτ. «Στροβίλη» .....             | 43 | 7176  | έφθ. Γκριλόγκ 22 'Ιουλ. διά Καλκούτταν                   |
| ΚΕΧΡΕΑ                  | Θ. «Επιφανειάδης» .....          | 44 | 8429  | άνεχ. Τουλάνη 20 'Ιουλ. διά Γιαλι                        |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ          | Μ. Νομίκος .....                 | 56 | 9153  | έφθ. Φάλμουθ 23 'Ιουλ.                                   |
| ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ             | έτ. «Θοπεύν» .....               | 57 | 9153  | εις Γαλλίαν ύπο ναυπήγοιν                                |
| ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ           | Μ. Νομίκος .....                 | 63 | 17000 | έφθ. Καλκούτταν 21 'Ιουλ. διά Ελλάδα                     |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ              | έτ. «Γκουίκος» .....             | 58 | 11156 | άνεχ. Σαράμπο 19 'Ιουλ. διά Πότι                         |
| ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ             | έτ. «Κίνι» .....                 | 63 | 22000 | έφθ. Γινόβαν 24 'Ιουλ.                                   |
| KINI                    | έτ. «Μαρρεσένο» .....            | 43 | 8432  | άνεχ. Κομπόνιραν 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ                |
| ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)           | έτ. «Μπελμάρη» .....             | 56 | 23232 | άνεχ. Μπαντίριαν 20 'Ιουλ.                               |
| ΚΛΑΣΣΙΚ                 | Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοί          | 44 | 7190  | άνεχ. Κύνοσσουραν από 24 'Οκτ.                           |
| ΚΛΕΑΡΧΟΣ                | έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» .....   | 35 | 946   | διπλήθε Κωνιόν πολιν 3 'Ιουλ. διά Νοδορωσίσκον           |
| ΚΛΥΤΑ (δ.)              | έτ. «Εύθυμη» .....               | 58 | 22129 | άνεχ. Περού Κόλπον 25 'Ιουλ. δι' Αγγλιαν                 |
| ΚΝΩΣΣΟΣ                 | Κ. Εύθυμηδης .....               | 49 | 2146  | άνεχ. Εμερ 18 'Ιουλ. διά Χέμουρ                          |
| ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΕΣ (δ.)        | έτ. «Κόφιντενες» .....           | 50 | 9704  | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.                                |
| ΚΟΡΑΗΣ                  | έτ. «Πρωτεύες» .....             | 43 | 7207  | άργει Χαλκίδα από 11 'Οκτ.                               |
| ΚΟΡΑΛΙΑ III .....       | όδ. Γ. Δομεστίνη .....           | 28 | 1595  | έφθ. Μπαντίριαν 20 'Ιουλ.                                |
| ΚΟΡΘΙ                   | έτ. «Γκόδαμ» .....               | 43 | 7242  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 'Ιουλ. διά Σαβόνα                   |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ             | έτ. «Οσεάν Τρέιντερ» .....       | 43 | 8685  | έφθ. Ν. Όρλεάνην 23 'Ιουλ.                               |
| ΚΟΡΙΝΘΙΚ                | έτ. «Πόρτλαντ» .....             | 59 | 10914 | άνεχ. Κόμπη 18 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ                     |
| ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)      | έτ. «Χόμη» .....                 | 57 | 17827 | άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Σέδεν 'Αιλαντς            |
| ΚΟΥΜΙΟΤΙΣΣΑ             | έτ. «Αστρολούέ» .....            | 44 | 7250  | έφθ. Βέρο Κρούς 30 'Ιουν.                                |
| ΚΡΗΤΗ                   | έτ. «Διονύλης» .....             | 44 | 7207  | διπλήθε Βίκεντον 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ                 |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΣΗΣ            | έτ. «Διαμ. Πατέρας» .....        | 59 | 9360  | άργει Κυνόσσουραν από 24 'Οκτ.                           |
| ΚΥΘΝΟΣ                  | έτ. «Σάν Σεσλιού» .....          | 57 | 13755 | διπλήθε Κωνιόν πολιν 3 'Ιουλ. διά Νοδορωσίσκον           |
| ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΟΞΑ          | έτ. «Τάνκερ φ θάνανς» .....      | 44 | 2902  | άνεχ. Κοπεγχάγην 19 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ               |
| ΚΥΚΝΟΣ (δ.)             | έτ. «Κάνονους» .....             | 54 | 10860 | διπλήθε Κωνιόν πολιν 22 'Ιουλ. διά Κίναν                 |
| ΚΥΜΑ                    | έτ. «Μαρρουσέρτ» .....           | 42 | 7248  | έφθ. Βίλλα Κοντιπίσουν 20 'Ιουλ.                         |
| ΚΥΠΡΟΣ .....            | έτ. «Εσκορίαλ» .....             | 44 | 7292  | άργει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962                            |
| ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ               | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....        | 45 | 3794  | έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.                                   |
| ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚ             | έτ. «Καλημάνα» .....             | 41 | 3146  | διπλήθε Σουέζ 20 'Ιουλ. δι' Ερυθράν                      |
| ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΤΚΩ           | έτ. «Άρρα» .....                 | 56 | 9086  | άνεχ. Γιασιάταν 19 'Ιουλ. διά Πασσούνο                   |
| ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ          | έτ. «Μαραφέκτο» .....            | 44 | 7310  | διπλήθε Μπρόνομποττελ 14 'Ιουλ. διά Ροστόκ               |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ              | έτ. «Ολιοφάν» .....              | 43 | 6888  | έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.                                |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ     | όδ. Κ. Πατέρω .....              | 43 | 7176  | έφθ. 'Αγκώνα 16 'Ιουλ.                                   |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ            | έτ. «Κονκιοταντόρ» .....         | 41 | 979   | διπλήθε Κωνιόν πολιν 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον             |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ       | έτ. «Θεοδωράκοπουλος             | 45 | 7157  | έφθ. Μπουένος 'Αύρες 15 'Ιουλ.                           |
| ΚΩΣΤΗΣ                  | έτ. «Κωστίπης» .....             | 57 | 10044 | άνεχ. Νιούπορτ 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ              |
| ΚΩΣΤΗΣ                  | έτ. «Μελισσάκης                  | 44 | 7263  | έφθ. Σεβίλλην 18 'Ιουλ.                                  |
| ΚΩΣΤΗΣ                  | έτ. «Ωκεανοπόρος» .....          | 56 | 8474  | άνεχ. Τάουνοβιλλ 21 'Ιουλ. διά Βιομπεχ                   |
| ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ     | έτ. «Μελισσάκης                  | 39 | 395   | άνεχ. Βάσο 16 'Ιουλ. διά Λονδίνον                        |
| ΛΑΚΜΟΣ (δ.)             | έτ. «Μαρρεάνο» .....             | 59 | 27462 | έφθ. Ιννοσίμα 20 'Ιουλ.                                  |
| ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)        | έτ. «Αττικά» .....               | 60 | 14431 | διπλήθε Ηιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Κάδιξ                    |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ               | έτ. «Γκρήκ Λάιν» .....           | 30 | 20314 | διπλήθε Παναμά 17 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν                   |
| ΛΑΜΥΡΕΥΣ                | έτ. «Ιντάστριελ Μαρίν» .....     | 43 | 8466  | έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουλ.                                  |
| ΛΑΜΨΙΑΣ                 | έτ. «Λορέτο» .....               | 44 | 7252  | άργει Καλκούταν από 20 'Ιουλ. 1962                       |
| ΛΕΑΝΔΡΟΣ                | έτ. «Πρωτεύς» .....              | 43 | 7229  | έφθ. Ροζάριο 20 'Ιουλ.                                   |
| ΛΕΟΝΤΙΟΣ .....          | έτ. «Ντιαμάντες» .....           | 63 | 10515 | άργει Ακύρων από 10 Φεβρ.                                |
| ΛΕΡΟΣ .....             | Θεόδ. Τεργιάζος .....            | 43 | 7176  | άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 'Ιουλ. δι' 'Αγ. Βικέντιον       |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ       | έτ. «Βιαδεντόρα» .....           | 56 | 10048 | άργει Αμδιούργον από 25 'Οκτ.                            |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ        | έτ. «Καμπάνη» .....              | 43 | 6766  | άνεχ. Μοσι 25 'Ιουλ. διά Τσουρούγκα                      |
| ΛΗΤΩ (δ.)               | έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε. .....       | 43 | 7176  | άνεχ. Βομβάν 15 'Ιουλ.                                   |
| ΛΙΑΚΟΣΤ                 | έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός» .....     | 53 | 12577 | άνεχ. Νεάπολιν 17 'Ιουλ. (διαταγάς)                      |
| ΛΙΛΗ                    | έτ. «Γκλύσκα» .....              | 44 | 1723  | άργει Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960                          |
|                         | έτ. «Άργυρ» .....                | 11 | 1459  |  |

|                 |             |           |       |          |        |         |        |       |                 |              |                    |          |                   |        |         |       |       |         |       |       |                   |             |          |          |              |                   |                   |            |             |                |              |                   |          |                    |                   |        |                       |               |          |         |        |              |            |         |           |           |               |                 |              |                |               |                     |                |          |            |         |           |          |                 |            |        |            |               |        |           |                    |         |                  |                 |              |                  |           |             |        |                   |              |         |              |              |                  |        |      |                        |          |           |       |         |        |      |             |                          |            |          |                           |             |             |         |            |                   |                       |                  |                  |                        |       |       |      |       |      |                  |              |               |               |            |                 |                 |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                        |                            |                                |                     |                    |                       |                    |                        |                     |                       |                          |                        |                            |                        |                     |                     |                    |                       |                    |                     |                            |                     |                     |                       |                          |                       |                                  |   |                    |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                        |                       |                      |                     |                       |                          |                       |                                  |   |                    |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                            |                        |                        |                       |                    |               |                      |                    |                        |                     |                              |                      |                             |                          |                        |                      |                          |                    |                   |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                            |                        |                        |                       |                    |               |                      |                    |                        |                     |                              |                      |                             |                          |                        |                      |                          |                    |                   |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                            |                        |                        |                       |                    |               |                      |                    |                        |                     |                              |                      |                             |                          |                        |                      |                          |                    |                   |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                            |                        |                        |                       |                    |               |                      |                    |                        |                     |                              |                      |                             |                          |                        |                      |                          |                    |                   |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                            |                        |                        |                       |                    |               |                      |                    |                        |                     |                              |                      |                             |                          |                        |                      |                          |                    |                   |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                            |                        |                        |                       |                    |               |                      |                    |                        |                     |                              |                      |                             |                          |                        |                      |                          |                    |                   |                    |                    |                         |                        |                        |                     |                      |                      |                                   |                      |                        |                            |                        |                        |                       |                    |               |                      |                    |                        |                     |                                  |
|-----------------|-------------|-----------|-------|----------|--------|---------|--------|-------|-----------------|--------------|--------------------|----------|-------------------|--------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|-------------------|-------------|----------|----------|--------------|-------------------|-------------------|------------|-------------|----------------|--------------|-------------------|----------|--------------------|-------------------|--------|-----------------------|---------------|----------|---------|--------|--------------|------------|---------|-----------|-----------|---------------|-----------------|--------------|----------------|---------------|---------------------|----------------|----------|------------|---------|-----------|----------|-----------------|------------|--------|------------|---------------|--------|-----------|--------------------|---------|------------------|-----------------|--------------|------------------|-----------|-------------|--------|-------------------|--------------|---------|--------------|--------------|------------------|--------|------|------------------------|----------|-----------|-------|---------|--------|------|-------------|--------------------------|------------|----------|---------------------------|-------------|-------------|---------|------------|-------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------------|-------|-------|------|-------|------|------------------|--------------|---------------|---------------|------------|-----------------|-----------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|----------------------------------|
| ΛΙΑΝ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ | ΛΙΜΝΕΡΕΙΤΟΡ | ΛΙΝΑ (δ.) | ΛΙΝΤΑ | ΛΟΙΠΑΝΤΑ | ΛΟΝΤΟΝ | ΛΟΥΔΙΑΣ | ΛΟΥΚΙΑ | ΛΟΥΣΥ | ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) | ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) | ΛΙΑΝΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | ΜΑΝΔΡΑΚΙ | ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.) | ΜΑΝΘΟΣ | ΜΑΓΚΑΝΑ | ΜΑΝΕΣ | ΜΑΝΤΩ | ΜΑΡΑΘΩΝ | ΜΑΡΦΑ | ΜΑΡΙΑ | ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ | ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. | ΜΑΡΙΑ Κ. | ΜΑΡΙΑ Ν. | ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ | ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΗΝ | ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ | ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ | ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ | ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ | ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ | ΜΑΡΙΑΝΝΑ | ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.) | ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ | ΜΑΡΙΓΩ | ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) | ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ | ΜΑΡΙΡΙΤΑ | ΜΑΡΙΤΣΑ | ΜΑΡΚΟΣ | ΜΑΡΚΟΣ Γ. φ. | ΜΑΡΑΙ (δ.) | ΜΑΡΜΙΝΑ | ΜΑΡΟΥΔΙΩΝ | ΜΑΡΗΝΗΣΣΑ | ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.) | ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ | ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ | ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ | ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ | ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II | ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.) | ΜΑΤΡΟΖΟΣ | ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ | ΜΕΛΤΕΜΙ | ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ | ΜΕΣΣΗΝΙΑ | ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ | ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ | ΜΙΜΙΝΑ | ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ | ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | ΜΙΧΑΗΛ | ΜΙΧΑΗΛ Κ. | ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | ΜΙΧΑΛΗΣ | ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΙΓΑΛΕΟΣ | ΜΟΝΤΖΑΖΟΥΡ (δ.) | ΜΙΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ | ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ | ΜΙΠΕΝΤΙΤΑ | ΜΙΠΕΤΑΒΙΣΤΑ | ΜΙΠΛΑΙ | ΜΠΟΥΣΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ | ΜΠΡΟΥΚΟΦΙΔΗΝ | ΜΥΚΗΝΑΙ | ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.) | ΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ | Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | ΝΑΝΤΙΝ | ΝΑΤΑ | ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ | ΝΑΥΤΙΔΟΣ | ΝΕΒΑΔΑ II | ΝΕΔΩΝ | ΝΕΙΤΟΥΝ | ΝΗΡΕΥΣ | ΝΗΣΙ | ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ | ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.) | ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ | ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ | ΝΙΚΕΛΑΟΣ Π. | ΝΙΚΟΛΑΟΣ φ. | ΝΙΚΟΛΑΣ | ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. | ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ | ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ | ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | ΝΙΚΟΣ | ΝΙΜΟΣ | ΝΙΝΗ | ΝΙΟΒΗ | ΝΟΡΑ | ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ | ΝΟΡΘ ΕΜΠΙΡΕΣ | ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.) | ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ | ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ | ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.) | Λιλή Κ. Μιχάλου | έτ. «Λιμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Βιοταμάρες» ..... | έτ. «Αλίτσιαν Φράτη» ..... | έτ. «Κόστοιαν τέ Μάρφιλ» ..... | έτ. «Μοτόρες» ..... | έτ. «Μόνιβα» ..... | έτ. «Μιρολάγκα» ..... | έτ. «Ρεάλμα» ..... | έτ. «Μυρινέλλαι» ..... | έτ. «Φονόπαν» ..... | Νικολέρης-Παπαζούγλου | έτ. «Πιουνινθερόαλ Τράμη | έτ. «Βιοταμάρες» ..... | έτ. «Αλίτσιαν Φράτη» ..... | έτ. «Ούνιβερσαλ» ..... | έτ. «Λάτοπος» ..... | έτ. «Μοτόρες» ..... | έτ. «Μόνιβα» ..... | έτ. «Μιρολάγκα» ..... | έτ. «Ρεάλμα» ..... | έτ. «Φονόπαν» ..... | έτ. «Σεκούνθρινταντ» ..... | έτ. «Στάμπλε» ..... | έτ. «Επελάρη» ..... | έτ. «Βετακρούς» ..... | έτ. «Πλαν - Όσεαν» ..... | έτ. «Ωτιαμάντε» ..... | έτ. «Γηγενίον Έντερπροδάζ» ..... | έτ. Ελλην. Γραμμ. Ν. Αμερ. Θ. Παπαδημητρίου | έτ. Φαφαλιού ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μοτόρινδες» ..... | έτ. «Τιμύαθρας» ..... | έτ. «Διατάρας» ..... | έτ. «Επελάρη» ..... | έτ. «Βετακρούς» ..... | έτ. «Πλαν - Όσεαν» ..... | έτ. «Ωτιαμάντε» ..... | έτ. «Γηγενίον Έντερπροδάζ» ..... | έτ. Ελλην. Γραμμ. Ν. Αμερ. Θ. Παπαδημητρίου | έτ. Φαφαλιού ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μαρίτ. Κέρρειρ» ..... | έτ. «Μαρασίεντα» ..... | έτ. Νταϊφάς κλπ. ..... | έτ. «Τοιμέντυν» ..... | έτ. «Ασσομώ» ..... | έτ. Φραγκίστα | έτ. Κ. Πατέρας & Σία | έτ. «Φονίες» ..... | έτ. Θωμᾶς Επιφανειάδης | έτ. «Κόννθαλ» ..... | έτ. Οίκος Κ. Μ. Λαιμού ..... | έτ. «Οσεάνικα» ..... | έτ. «Οσεαν. Τρέιντερ» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης ..... | έτ. «Παλαμέντες» ..... | έτ. «Παλιμύρα» ..... | έτ. «Πανοκούσιστα» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης | έτ. «Πρίαμ» ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μαρίτ. Κέρρειρ» ..... | έτ. «Μαρασίεντα» ..... | έτ. Νταϊφάς κλπ. ..... | έτ. «Τοιμέντυν» ..... | έτ. «Ασσομώ» ..... | έτ. Φραγκίστα | έτ. Κ. Πατέρας & Σία | έτ. «Φονίες» ..... | έτ. Θωμᾶς Επιφανειάδης | έτ. «Κόννθαλ» ..... | έτ. Οίκος Κ. Μ. Λαιμού ..... | έτ. «Οσεάνικα» ..... | έτ. «Οσεαν. Τρέιντερ» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης ..... | έτ. «Παλαμέντες» ..... | έτ. «Παλιμύρα» ..... | έτ. «Πανοκούσιστα» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης | έτ. «Πρίαμ» ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μαρίτ. Κέρρειρ» ..... | έτ. «Μαρασίεντα» ..... | έτ. Νταϊφάς κλπ. ..... | έτ. «Τοιμέντυν» ..... | έτ. «Ασσομώ» ..... | έτ. Φραγκίστα | έτ. Κ. Πατέρας & Σία | έτ. «Φονίες» ..... | έτ. Θωμᾶς Επιφανειάδης | έτ. «Κόννθαλ» ..... | έτ. Οίκος Κ. Μ. Λαιμού ..... | έτ. «Οσεάνικα» ..... | έτ. «Οσεαν. Τρέιντερ» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης ..... | έτ. «Παλαμέντες» ..... | έτ. «Παλιμύρα» ..... | έτ. «Πανοκούσιστα» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης | έτ. «Πρίαμ» ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μαρίτ. Κέρρειρ» ..... | έτ. «Μαρασίεντα» ..... | έτ. Νταϊφάς κλπ. ..... | έτ. «Τοιμέντυν» ..... | έτ. «Ασσομώ» ..... | έτ. Φραγκίστα | έτ. Κ. Πατέρας & Σία | έτ. «Φονίες» ..... | έτ. Θωμᾶς Επιφανειάδης | έτ. «Κόννθαλ» ..... | έτ. Οίκος Κ. Μ. Λαιμού ..... | έτ. «Οσεάνικα» ..... | έτ. «Οσεαν. Τρέιντερ» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης ..... | έτ. «Παλαμέντες» ..... | έτ. «Παλιμύρα» ..... | έτ. «Πανοκούσιστα» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης | έτ. «Πρίαμ» ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μαρίτ. Κέρρειρ» ..... | έτ. «Μαρασίεντα» ..... | έτ. Νταϊφάς κλπ. ..... | έτ. «Τοιμέντυν» ..... | έτ. «Ασσομώ» ..... | έτ. Φραγκίστα | έτ. Κ. Πατέρας & Σία | έτ. «Φονίες» ..... | έτ. Θωμᾶς Επιφανειάδης | έτ. «Κόννθαλ» ..... | έτ. Οίκος Κ. Μ. Λαιμού ..... | έτ. «Οσεάνικα» ..... | έτ. «Οσεαν. Τρέιντερ» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης ..... | έτ. «Παλαμέντες» ..... | έτ. «Παλιμύρα» ..... | έτ. «Πανοκούσιστα» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης | έτ. «Πρίαμ» ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μαρίτ. Κέρρειρ» ..... | έτ. «Μαρασίεντα» ..... | έτ. Νταϊφάς κλπ. ..... | έτ. «Τοιμέντυν» ..... | έτ. «Ασσομώ» ..... | έτ. Φραγκίστα | έτ. Κ. Πατέρας & Σία | έτ. «Φονίες» ..... | έτ. Θωμᾶς Επιφανειάδης | έτ. «Κόννθαλ» ..... | έτ. Οίκος Κ. Μ. Λαιμού ..... | έτ. «Οσεάνικα» ..... | έτ. «Οσεαν. Τρέιντερ» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης ..... | έτ. «Παλαμέντες» ..... | έτ. «Παλιμύρα» ..... | έτ. «Πανοκούσιστα» ..... | έτ. Αντ. Παπαδάκης | έτ. «Πρίαμ» ..... | έτ. «Λίμπρα» ..... | έτ. «Δράκος» ..... | έτ. «Πανοσεανίκα» ..... | έτ. «Καρδιμάλια» ..... | έτ. «Γουλανδρής» ..... | έτ. «Δημητρά» ..... | έτ. «Εύγενεια» ..... | έτ. «Εσόπερια» ..... | έτ. «Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.» ..... | έτ. «Ντέλ Μάρ» ..... | έτ. «Παναμαϊκή έταιρια | έτ. «Μαρίτ. Κέρρειρ» ..... | έτ. «Μαρασίεντα» ..... | έτ. Νταϊφάς κλπ. ..... | έτ. «Τοιμέντυν» ..... | έτ. «Ασσομώ» ..... | έτ. Φραγκίστα | έτ. Κ. Πατέρας & Σία | έτ. «Φονίες» ..... | έτ. Θωμᾶς Επιφανειάδης | έτ. «Κόννθαλ» ..... | έτ. Οίκος Κ. Μ. Λαιμού .....</td |
|-----------------|-------------|-----------|-------|----------|--------|---------|--------|-------|-----------------|--------------|--------------------|----------|-------------------|--------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|-------------------|-------------|----------|----------|--------------|-------------------|-------------------|------------|-------------|----------------|--------------|-------------------|----------|--------------------|-------------------|--------|-----------------------|---------------|----------|---------|--------|--------------|------------|---------|-----------|-----------|---------------|-----------------|--------------|----------------|---------------|---------------------|----------------|----------|------------|---------|-----------|----------|-----------------|------------|--------|------------|---------------|--------|-----------|--------------------|---------|------------------|-----------------|--------------|------------------|-----------|-------------|--------|-------------------|--------------|---------|--------------|--------------|------------------|--------|------|------------------------|----------|-----------|-------|---------|--------|------|-------------|--------------------------|------------|----------|---------------------------|-------------|-------------|---------|------------|-------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------------|-------|-------|------|-------|------|------------------|--------------|---------------|---------------|------------|-----------------|-----------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|----------------------------------|

|                        |                            |    |       |  |
|------------------------|----------------------------|----|-------|--|
| ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ        | έτ. «Πάρντο»               | 59 | 8630  | διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουλ. διά Βενετίαν       |
| ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ           | 'Αντ. Παπαδάκης            | 58 | 8639  | άνεχ. Παρανάγκουα 24 'Ιουλ. διά Ρίγαν              |
| ΝΟΡΘ ΠΕΙΤΖ             | έτ. «Παινίανια»            | 52 | 3964  | άργει Αμπελάκι από 23 'Ιουν. 1962                  |
| ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ           | έτ. «Πρίντοπε»             | 61 | 15092 | έφθ. Σπετζίαν 24 'Ιουλ.                            |
| ΝΟΡΘ ΧΑ'ΙΝΕΣ           | έτ. «Πρίντοπε»             | 62 | 15110 | έφθ. Σαδύνα 22 'Ιουλ.                              |
| ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ              | έτ. «Σίλετ»                | 42 | 7251  | διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Βενετίαν      |
| ΝΤΑΝΑΧΟΛ               | έτ. «Δαναός»               | 39 | 3643  | άνεχ. Ν. Όρλεάνην 30 'Ιουν.                        |
| ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ             | έτ. «Πράντο»               | 63 | 15297 | έφθ. Βενετίαν 14 'Ιουλ.                            |
| ΝΤΙΑ                   | έτ. «Ούεστερν»             | 43 | 2865  | άνεχ. Μόζι 24 'Ιουλ. διά Βανκούβερ                 |
| ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ        | έτ. «Άρχοντόνιος»          | 62 | 14150 | διπλήθε Λάδεντν 24 'Ιουλ. διά Κίναν                |
| ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ          | έτ. «Παναμ. - Εουρόπιαν»   | 59 | 9030  | άνεχ. Φριμάντλ 29 'Ιουλ. διά Αλβανίαν              |
| ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ         | Κατσουλάκος                | 45 | 3849  | έφθ. Βενετίαν 12 'Ιουλ.                            |
| ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ              | «Παναμένα - Γιουρόπα»      | 57 | 9953  | άργει Χαλκίδα από 20 Φεβρ.                         |
| ΝΤΟΡΙΚ                 | έτ. «Ντόρικ»               | 44 | 7128  | έφθ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ.                             |
| ΝΥΜΦΑΙΑ                | έτ. «Γιουν. Ση̄ Τράνσοπτρ» | 43 | 7276  | έφθ. Ντάκαρ 26 'Ιουλ. (διά Κέπη Τάουν)             |
| ΝΥΜΦΗ                  | έτ. «Τρανσοτεσάνικα»       | 54 | 8251  |  |
| ΟΔΥΣΣΕΥΣ               | έτ. «Σουνταμέρικα»         | 50 | 2059  | διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν         |
| ΟΘΩΝ                   | έτ. «Αίτζιαν»              | 57 | 9367  | έφθ. Άστελαιδα 23 'Ιουλ.                           |
| ΟΙΝΟΗ                  | έτ. «Μαρβίκτωρ»            | 41 | 2036  | έφθ. Βόλον 22 'Ιουλ.                               |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ             | έτ. «Λά Πλάτα»             | 56 | 9217  | έφθ. Κορίντο 8 'Ιουλ.                              |
| ΟΛΓΑ                   | Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί    | 25 | 996   | έφθ. Λαττάκια από 19 'Ιουν.                        |
| ΟΛΓΑ                   | 'Εμπορ. - Έφοπλιστική      | 44 | 7284  | έφθ. Βοστώνη 21 'Ιουλ.                             |
| ΟΛΓΑ                   | έτ. «Σπουγαίου»            | 49 | 4663  | άνεχ. Λάς Πάλμας 15 'Ιουλ. διά Σάντος              |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ               | έτ. «Ελληνική»             | 56 | 2863  | έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.                             |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)   | έτ. «Κορριέντες»           | 45 | 10448 | εις Πέραμα 1 'Ιουλ.                                |
| ΟΛΥΜΠΟΣ                | έτ. «Ρόντα»                | 43 | 8593  | άνεχ. Μορουγκάο 28 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί            |
| ΟΜΟΝΟΙΑ II             | έτ. «Νέα Τύχη»             | 42 | 7132  | έφθ. Κάνταλα 18 'Ιουλ.                             |
| ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)        | έτ. «Καρίμπιαν Ατλαντική»  | 60 | 5960  | άνεχ. Ν. Ύρκην 19 'Ιουλ. διά Λά Σέιμπα             |
| ΟΝΤΡΥ                  | Κ. Γράσος                  | 45 | 7258  | διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ρίκο          |
| ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤΙΝΕΡ         | έτ. «Μήντ Ήτ»              | 45 | 7787  | έφθ. Τούλα 16 'Ιουλ.                               |
| ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΤΙΚΕ          | έτ. «Κόδομος»              | 43 | 7211  | έφθ. Τορόντο 21 'Ιουλ.                             |
| ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ        | έτ. «Ορ. Μήντ Ήτ»          | 44 | 9894  | άνεχ. Μπάραν 28 'Ιουλ. διά Κουθέϊτ                 |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ           | έτ. «Ορ. Μήντ Ήτ»          | 45 | 7681  | άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν               |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ           | έτ. «Μπιέλαντη»            | 43 | 7229  | άργει Χαλκίδα από 24 'Οκτ.                         |
| ΟΣΕΑΝΙΚ                | έτ. «Εστέλλα»              | 43 | 7152  | άργει Κυνόσσουραν από 14 'Ιουλ. 1962               |
| ΟΣΣΑ (δ.)              | έτ. «Οργεύς»               | 56 | 9942  | διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Βενετίαν           |
| ΟΡΦΕΥΣ                 | έτ. «Ούλτραμάρη»           | 61 | 5972  | άνεχ. Ν. Ύρκην 26 'Ιουλ. διά Λά Σέιμπα             |
| ΟΡΦΕΥΣ                 | έτ. «Χάννονθερ»            | 44 | 7251  | έφθ. Μακόρις 13 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)                   |
| ΟΣΕΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ         | έτ. «Ούλτρα»               | 56 | 10120 | έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 29 'Ιουλ.                    |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ           | έτ. «Μπλού Μπαιν»          | 43 | 7194  | άργει Κυνόσσουραν από 26 'Ιουλ. 1962               |
| ΟΣΕΑΝΙΚ                | έτ. «Οσεάνικ»              | 61 | 10966 | διπλήθε Ούζαν 24 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ              |
| ΟΣΣΑ (δ.)              | έτ. «Μαροσέάνο»            | 56 | 23232 | άνεχ. Λάς Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον      |
| ΟΥΛΥΣΣΕΣ               | έτ. «Ούλυνθες»             | 42 | 8570  | διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Σκαραμαγκάν        |
| ΟΥΡΑΝΙΑ                | έτ. «Ούρανια Σ.»           | 49 | 1987  | διπλήθε Γιβραλτάρ από 13 'Ιουν. διά Ραθένναν       |
| ΟΥΡΑΝΙΑ                | ποναμαϊκή έταιρια          | 29 | 2728  | άνεχ. Μπιλμπάο 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς          |
| ΟΥΡΑΝΟΣ                | έτ. «Ούρανός               | 42 | 7150  |  |
| ΠΑΙΑΝ                  | έτ. «Ρέγιες»               | 60 | 9360  | έφθ. Μπουένος "Αύρες 18 'Ιουλ.                     |
| ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)           | έτ. «Μαροσέάνο»            | 58 | 23607 | διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)      |
| ΠΑΜΙΤ                  | 'Αχ. Χαλκούσης             | 45 | 3929  | έφθ. Κάδιξ 19 'Ιουλ.                               |
| ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ              | έτ. «Ελλένικ Σπηλιγκ»      | 43 | 8474  | διπλήθε Παναμά 5 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν               |
| ΠΑΝΑΓΙΑ                | Τσουρινάκης                | 39 | 2456  | διπλήθε Κυνόσσουραν πολιν 22 'Ιουλ. διά Μπουργκάς  |
| ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)           | έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»        | 56 | 16250 | διπλήθε Κυνόσσουραν πολιν 21 'Ιουλ. διά Ραθένναν   |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Α.             | ποναμαϊκή έταιρια          | 24 | 1352  | έφθ. Νικαια 20 'Ιουλ.                              |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ       | Γ. Φουντουάλκης            | 22 | 2759  | έφθ. Σφαίδης 16 'Ιουλ.                             |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.             | Α. Καρδίας                 | 43 | 7176  | έφθ. Τόκιο 23 'Ιουλ.                               |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ      | έτ. «Γκουιαντόρο»          | 44 | 7251  | έφθ. Σάντος 12 'Ιουλ.                              |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ      | έτ. «Άκμε»                 | 57 | 10720 | διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά 'Ην. Πολιτείας     |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΗΗΤΡΙΑ        | έτ. «Βαλλιέντες»           | 36 | 1211  | έφθ. Κάσκο 19 'Ιουλ.                               |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.          | Δράκος - Χ' Πατέρας        | 55 | 10135 | ε.ς Πόρτ οφ Σποιν 10 'Ιουλ.                        |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ | Πάνος Κουμάνταρος          | 43 | 7244  | άνεχ. Βοστώνη 26 'Ιουλ.                            |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.          | έτ. «Ελιαΐσον»             | 57 | 10747 | άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν        |
| ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ           | έτ. «Αντριάτικα»           | 63 | 30400 | εις Ιαπωνίαν, ύπο ναυπηγώσιν                       |
| ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ             | έτ. «Ζέφυρος»              | 63 | 30200 | εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν                      |
| ΠΑΝΑΩΡΑ                | έτ. «Στέλλα Πολάρις»       | 38 | 2368  | άνεχ. Θρί Ρίθερ 3 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ              |
| ΠΑΝΩΗΡ (δ.)            | έτ. «Λέμαρτ»               | 54 | 15841 | άνεχ. Αμέρειον 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον          |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.            | έτ. «Τρανσοπτέσιον»        | 44 | 7254  | άνεχ. Λονδίνον 25 'Ιουλ. διά Ν. Ύρκην              |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ             | έτ. «Φραγκιστά»            | 43 | 7149  | διπλήθε Μπρόνομποτελ 3 'Ιουλ. διά Ροστόκ           |
| ΠΑΝΩΡΑΙΑ               | έτ. «Πανωραία»             | 39 | 4550  | παρελθόν εις Μπρέγκεν                              |
| ΠΑΞΟΙ                  | ποναμαϊκή έταιρια          | 43 | 7144  | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν       |
| ΠΑΡΑΛΟΣ                | έτ. «Πειραϊκή» Ν.Ε.        | 43 | 1589  | άνεχ. Μαυρίκιον 24 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν             |
| ΠΑΡΝΗΣ (δ.)            | έτ. «Πανκόρμπομ»           | 59 | 23607 | διπλήθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον           |
| ΠΑΡΝΩΝ                 | έτ. «Κανέρο»               | 44 | 7371  | άνεχ. Αμπερτραντον 19 'Ιουλ. διά Νάρδικ            |
| ΠΑΡΟΣ                  | έτ. «Άλδρα»                | 61 | 15156 | εις θέσιν 52.37 Β. - 3.43 Α. 'Ιουλ. 23 διά Γδύνιαν |
| ΠΑΣΙΦΙΚΕΙ'ΤΟΡ (δ.)     | έτ. «Στενακασή»            | 57 | 12775 | άνεχ. Αρούμπαν 20 'Ιουλ. διά Σπαρασπορ             |
| ΠΑΤΑΡΑΙ                | έτ. «Βισεντούρα»           | 57 | 10048 | άνεχ. Κόρπους Κριστο 22 'Ιουλ. διά Κόμπη           |
| ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)        | έτ. «Ελληνική Α.Ε.         | 47 | 2754  | έφθ. Ρότερνταν 28 'Ιουλ.                           |
| ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ              | άδ. Χανδρή                 | 50 | 18400 | έφθ. Σίδνευ 28 'Ιουλ.                              |
| ΠΕΛΑΓΟΣ                | έτ. «Ηλιος»                | 56 | 9972  | έφθ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ.                            |
| ΠΕΛΙΝΑΟΝ (δ.)          | έτ. «Οθερος Φρά τερ»       | 61 | 11767 | έφθ. Βανκούβερ 15 'Ιουλ.                           |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ               | έτ. «Μαροσέάνο»            | 56 | 24520 | άνεχ. Ν. Ύρκην 16 'Ιουλ. διά Μαρακαΐμπο            |
| ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)           | έτ. «Περγυτή               | 43 | 7176  | άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ            |
| ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)        | έτ. «Πιανόρομπο»           | 59 | 23601 | διπλήθε Θόρονταν 17 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ              |
| ΠΕΡΙΟΛΟΣ               | έτ. «Μαροσέάνο»            | 56 | 24502 | διπλήθε Παναμά 23 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ                |
| ΠΕΡΛΑ ΚΑΙΠΠΕΡ          | έτ. «Παλιζάντα»            | 44 | 7050  | έφθ. Μένα Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1962                 |
| ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ              | έτ. «Μονρόδια»             | 60 | 8962  | άνεχ. Πούλο Μπούκον 22 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν         |
| ΠΕΡΑ ΜΗΤΗΣ             | έτ. «Μονρόδια»             | 58 | 8692  | άνεχ. Καλκούταν 21 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον            |
| ΠΕΡΑ ΣΗ                | έτ. «Μονρόδια»             | 58 | 8692  | έφθ. Μόζι 27 'Ιουλ.                                |
| ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΤΗΝΤΕΡ        | έτ. «Περγυτή               | 57 | 8119  | διπλήθε Θόρονταν "Αίλαντ 22 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί   |
| ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ             | έτ. «Μονρόδια»             | 62 | 10025 | διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ              |
| ΠΕΡΧΕΠΟΙΔΙΑΣ (δ.)      | έτ. «Μονρόδια»             | 60 | 8693  | έφθ. Ρίβερ Μέρερ 25 'Ιουλ.                         |
| ΠΕΡΣΕΥΣ                | έτ. «Μονρόδια»             | 63 | 32000 | εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν                      |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)           | έτ. «Σουνταμέρικα»         | 48 | 2086  | έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.                             |
| ΠΕΡΣΙΑΝ ΦΕΡΝΤΟΟΖΙ      | έτ. «Κάπονους»             | 56 | 15852 | άνεχ. Σαντιάκο 16 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν       |
| ΠΕΤΡΟΣ                 | έτ. «Ιάκ. Σπανός           | 45 | 7698  | άνεχ. Μασσαλίων 22 'Ιουλ. διά Νταμιάμ              |
| ΠΗΓΑΣΣΟΣ               | γιο Π. Γουλανδρή           | 44 | 6422  | άνεχ. Βαλτιμόρων 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ρίκο        |
| ΠΗΓΑΣΣΟΣ               | έτ. «Κάπονους»             | 57 | 11089 | άνεχ. Χακοδάτη 18 'Ιουλ. διά Βανκούβερ             |
| ΠΗΛΑΙΟΝ (δ.)           | γιο Π. Γουλανδρή           | 43 | 7282  | διπλήθε Μπρόνομποτελ 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον    |
| ΠΗΝΕΙΟΣ                | έτ. «Μαροσέάνο»            | 58 | 23607 | άνεχ. Βλεμούσαφέν 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν           |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ               | έτ. «Αθηνά»                | 44 | 7207  | άνεχ. Σαντιάκο 13 'Ιουλ. διά Λονδίνον              |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ               | έτ. «Πινελόπη»             | 45 | 6712  | έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Λονδίνον                |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ               | έτ. «Τορκουάτο»            | 61 | 10072 | έφθ. Κωνοτάντζαν 12 'Ιουλ. διά Πολιτείας           |
| ΠΗΤΕΡ Λ.               | N. Βερνίκος - Εύγενιδης    | 41 | 3307  | διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Κέπη Τάουν             |
| ΠΙΝΤΑΡ                 | έτ. Π. Λ. Λιβανός          | 61 | 13379 | έφθ. Ρότερνταν 19 'Ιουλ.                           |
| ΠΛΕΙΔΑΣΣΕΣ             | έτ. «Κομμέροισαλ» κλπ.     | 54 | 6154  | έφθ. Ρότερνταν 21 'Ιουλ.                           |
| ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)           | έτ. «Νορδίντο»             | 58 | 9603  | διπλήθε Αν. Βικέντιον 20 'Ιουλ. διά Ρότερνταν      |
| ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ         | έτ. «Π. Β. Παντελής, Λτδ.» | 44 | 7185  | άνεχ. Αμέρειον 24 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες       |
| ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ          | έτ. «Π. Β. Παντελής, Λτδ.» | 54 | 6320  | έφθ. Ρότερνταν 25 'Ιουλ.                           |
| ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ          | έτ. «Π. Β. Παντελής, Λτδ.» | 44 | 7203  | έφθ. Λευσσόν 22 'Ιουλ.                             |
| ΠΟΛΑ II                | M. Πυλιαρός                | 31 | 967   | άνεχ. Καιμάριεν 12 'Ιουλ. διά Κίναν                |
| ΠΟΛΑΡΙΣ                | έτ. «Μαρλίντο»             | 58 | 9603  | διπλήθε Παναμάν 25 'Ιουλ. διά Είδονταρούσιθ        |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                | έτ. «Σκίρρων»              | 54 | 8825  | διπλήθε Σαδύθεντ 24 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον          |
| ΠΟΛΟΥΣ                 | έτ. «Κάνονους»             | 43 | 7258  | άνεχ. Τζιμπουτί 15 'Ιουλ. διά Ταιγκάτο             |
| ΠΟΛΥΝΙΚΗ               | έτ. «Προσπέριτ»            | 61 | 9956  | άνεχ. Σύρον 14 'Ιουλ. διά Νοδορωσίσκην             |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ               | έτ. «Γκρόμπαλζ»            | 43 | 7122  | έφθ. Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ.                        |
|                        | έτ. «Γκρόμπαλζ»            | 45 | 7159  |  |

|                            |    |       |  |  |  |    |  |
|----------------------------|----|-------|--|--|--|----|--|
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ          |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ                 |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΟΝΤΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΟΡΤΟΡΑΦΤΗ                 |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΕΣΒΕΙΑ                   |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΟΒΙΝΤΑΝΖ (δ.)            |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)       |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΜΑΝ            |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΟΚΥΩΝ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ             |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΩΤΟΝ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΥΘΕΑΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΥΡΓΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΠΩΛ (δ.)                   |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΑΧΙΩΤΗΣ                   |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΕΑ                        |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΗΝΟΥΛΑ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΙΟ ΜΑΡ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΙΤΑ                       |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ         |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΟΓΟ                       |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΟΔΟΠΗ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΟΥΗΝ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΟΥΛΑ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΡΥΘΜΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΒΙΝΑ (δ.)                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ                 |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΜΟΣ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ            |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)           |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ           |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΡΩΝΙΣ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΑΣ                        |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.                 |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΕΙΡΙΟΣ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΕΡΙΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΕΡΙΟΣΣ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΕΡΡΑΙ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΙΜΟΣ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΙΕΟΥΛΑ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΙΦΝΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΙΦΝΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΚΙΑΘΟΣ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΚΙΑΘΟΣ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΚΥΡΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΟΝΙΚ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΟΦΙΑ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΟΦΙΑ III                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΟΦΙΑ K.                   |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΠΕΤΣΑΙ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ             |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΑΜΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ        |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΑΥΡΟΣ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)            |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.                 |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΡΟΒΙΛΗ                   |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΥΡΑ                       |    |       |  |  |  |    |  |
| ΣΥΡΟΣ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΑΝΑΓΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΑΥΡΟΣ (δ.)                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΑΥΡΟΣ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΕΞΑΣ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ        |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΖΩΝ Δ. ΜΑΝΤΑ              |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ                 |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ             |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΙΝΑ                       |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΟΥΡΚΙΑ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΔΑ (δ.)          |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ             |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΡΙΝΙΤΥ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΡΙΤΩΝ (δ.)                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΡΙΤΩΝ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΥΔΡΑΙΟΣ III                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΥΔΡΟΥΣΑ                    |    |       |  |  |  |    |  |
| ΥΠΑΠΑΝΤΗ                   |    |       |  |  |  |    |  |
| ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΑΕΘΩΝ (δ.)                |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΑΙΑΣ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)               |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΑΛΚΟΝ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΑΛΚΟΝ                     |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΑΡΟΣ                      |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΛΩΡΑ Μ.                   |    |       |  |  |  |    |  |
| ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ                  |    |       |  |  |  |    |  |
| έτ. «Ατάλαντα»             | 57 | 9797  | έφθ. Σιμιζου 24 'Ιουλ.                                 |  |  |    |  |
| Στρ. «Ανδρεάδης»           | 43 | 17000 | άνεκ. Γένοβαν 23 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ                   |  |  |    |  |
| έτ. «Ποντοπόρος»           | 56 | 7213  | άνεκ. Ριγιέκαν 23 'Ιουλ. διά Πιβρατάρη                 |  |  |    |  |
| έτ. «Μορέλος»              | 43 | 7284  | έφθ. Σαδάννα 18 'Ιουλ.                                 |  |  |    |  |
| έτ. «Πορτοράφτη»           | 43 | 8394  | άνεκ. Ματαρανί 13 'Ιουλ. διά Πιμεντελή                 |  |  |    |  |
| έτ. «Μπελδίνεντο»          | 30 | 10820 | εις Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.                               |  |  |    |  |
| έτ. «Πρόσθιντενς»          | 48 | 11173 | έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.                                 |  |  |    |  |
| έτ. «Νόρδερν»              | 54 | 16210 | εις Πιβρατάρη 28 'Ιουν. διά Καραϊβικήν                 |  |  |    |  |
| έτ. «Σάουθερν»             | 43 | 7277  | έφθ. Μόντρεαλ 14 'Ιουλ.                                |  |  |    |  |
| έτ. «Τρανσοσεάνικα»        | 58 | 10996 | έφθ. «Άλιπονυ (Δ.Α.) 23 'Ιουλ.                         |  |  |    |  |
| έτ. «Προποντίς»            | 43 | 7127  | έφθ. Καρδια 24 'Ιουλ.                                  |  |  |    |  |
| έτ. «Γουεστ Αφρικα»        | 58 | 8414  | έφθ. Νιού Πλύμουθ 26 'Ιουλ.                            |  |  |    |  |
| έτ. «Άλλαριζ»              | 55 | 16718 | έφθ. Αύγουστων από 13 Μαΐου                            |  |  |    |  |
| 'Ιω. Θεοδωράκοπουλος       | 60 | 18889 | άνεκ. Βικτωρίαν 23 'Ιουλ. διά Χάθρην                   |  |  |    |  |
| έτ. «Πρωτοστάτης»          | 43 | 7225  | έφθ. Αντινινά 20 'Ιουλ.                                |  |  |    |  |
| Ραφ. Μελαχροίνδης & Υιοί   | 21 | 1515  | άνεκ. Βενετίαν 25 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ                   |  |  |    |  |
| έτ. «Αρμόνια»              | 43 | 7176  | έφθ. Χάμπτον ρόδης 22 'Ιουλ.                           |  |  |    |  |
| έτ. «Πρωτεύη»              | 44 | 7252  | άργει Χαλκίδα από 11 Σεπτ.                             |  |  |    |  |
| 'Ιω. Λάτοπος               | 52 | 10224 | έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.                                 |  |  |    |  |
| διπλήθε Κων) πολιν         | 38 | 5910  | διπλήθε Κων) πολιν 26 'Ιουλ. διά Κούβαν                |  |  |    |  |
| έτ. «Στροβίλι»             | 43 | 7138  | άνεκ. Πόρτ Σουδάν 25 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν            |  |  |    |  |
| έτ. «Τρίτων»               | 44 | 7153  | άργει Χαλκίδα από 28 'Οκτ.                             |  |  |    |  |
| έτ. «Μαραβεντούρα»         | 30 | 4014  | διπλήθε Λίαραντ 17 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον               |  |  |    |  |
| έτ. «Κόμασ»                | 44 | 7229  | διπλήθε Μπρόναμποτελ 14 'Ιουλ. διά Γδυνιαν             |  |  |    |  |
| Υιοί Σιγάλα                | 25 | 1412  | άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958                         |  |  |    |  |
| έτ. «Ταλαξίας»             | 45 | 7176  | άργει Άμπελάκι από 4 'Ιουλ. 1962                       |  |  |    |  |
| έτ. «Αγιαλάγκο»            | 44 | 7239  | άνεκ. Αγ. Γραγκίκον 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν             |  |  |    |  |
| «Ελληνική» Δ.Ε.            | 44 | 1923  | άνεκ. Λανδίνον 27 'Ιουλ. διά Βρέμην                    |  |  |    |  |
| έτ. «Ρούθη»                | 37 | 2348  | άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 19 'Ιουλ. διά Ειλάτ              |  |  |    |  |
| Μιχ. Καραγεώργης           | 33 | 6850  | έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν. διά Σέβεν                    |  |  |    |  |
| έτ. «Τάιγκερ»              | 62 | 28390 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ. διά Αρούμπαν               |  |  |    |  |
| έτ. «Αλάσσαστρος»          | 44 | 7176  | άνεκ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Αμέρερσαν                  |  |  |    |  |
| έτ. «Σουνίον»              | 56 | 16241 | έφθ. Πιερίδην 15 'Ιουλ. διά Ντακάρ                     |  |  |    |  |
| έτ. «Σάντα Καικίλια»       | 60 | 8772  | έφθ. Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν                         |  |  |    |  |
| «Μαριτάμ Τρανσόπορτ»       | 36 | 1151  | διπλήθε Λάδεσντ 25 'Ιουλ. διά Τακοράντ:                |  |  |    |  |
| γιών Σιγάλα                | 43 | 7176  | άνεκ. Τεργεστόν 24 'Ιουλ. διά Χάιφαν                   |  |  |    |  |
| έτ. «Μοράνια»              | 45 | 7293  | διπλήθε Κων) πολιν από 28 'Ιουν. διά Κίναν             |  |  |    |  |
| Στραφυλοπάτη & Σια         | 40 | 5271  | άνεκ. Πέριντεν 30 'Ιουλ. διά Βικέντιον                 |  |  |    |  |
| Α. Πρίντεζης               | 28 | 1660  | άνεκ. Πύλον 20 'Ιουλ. διά Σαλέρνο                      |  |  |    |  |
| έτ. «Διδώ»                 | 43 | 7239  | έφθ. Ζέσιν 46.21 Β. – 16.32 Δ. 'Ιουλ. 14 διά Σαντιάγκο |  |  |    |  |
| έτ. «Κάπονιους – Εύγενίδης | 55 | 16241 | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. διά Μαύρην             |  |  |    |  |
| έτ. «Μάριντρολ»            | 50 | 1517  | άνεκ. Γκότεμποντος 23 'Ιουλ. διά Σάντος                |  |  |    |  |
| έτ. «Λέσταμ»               | 29 | 7030  | διπλήθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Ερυθράν                    |  |  |    |  |
| έτ. «Φιντελίτας»           | 44 | 7150  | άργει Σύρον από 3 Αύγ. 1962                            |  |  |    |  |
| Στρ. Νταϊδάρης             | 30 | 10739 | άνεκ. Γιουρασάο 13 'Ιουλ. διά Πρόδιντενς               |  |  |    |  |
| έτ. «Εξέλιοιρ»             | 44 | 7276  | άνεκ. Κιουρασάο 23 'Ιουλ. διά Πρόδιντενς               |  |  |    |  |
| έτ. «Σπέτσαι»              | 44 | 7276  | άνεκ. Μομπλίζα 25 'Ιουλ. διά Κόμπε                     |  |  |    |  |
| έτ. «Κάσσα»                | 44 | 8789  | έφθ. Σύρον από 28 'Ιουν. διά Κόμπε                     |  |  |    |  |
| έτ. «Ελευθεριάδης          | 49 | 8787  | άνεκ. Ν. Ύόρκην 20 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ                 |  |  |    |  |
| έτ. «Μυρινέλλα»            | 49 | 8630  | άνεκ. Ελευθερίαν από 30 'Απρ. 1962                     |  |  |    |  |
| παναμαική έταιρια          | 45 | 4014  | άνεκ. Καρόμπασαχρ 17 'Ιουλ. διά Γκότεμπον              |  |  |    |  |
| έτ. «Ντέρνα»               | 39 | 5270  | άνεκ. Σάντος 23 'Ιουλ. διά Ναγκαπατινάμ                |  |  |    |  |
| έτ. «Ολιαστίμη             | 42 | 7362  | άνεκ. Καζαμπλάγκαν 30 'Ιουν. διά Κούβαν                |  |  |    |  |
| έτ. «Τρανσόπασθικ»         | 56 | 2863  | άνεκ. Χαδάνα 11 'Ιουλ. διά Μαντσιάλλο                  |  |  |    |  |
| έτ. «Τρανσόπερδλ»          | 30 | 9243  | άργει Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Πειραιά                    |  |  |    |  |
| έτ. «Ελληνικά συμφέροντα   | 49 | 1366  | άργει Σεπτ. 1959                                       |  |  |    |  |
| έτ. «Φιντέλιτη»            | 57 | 10493 | έφθ. Λιδώρων 24 'Ιουλ.                                 |  |  |    |  |
| έτ. «Τρόπικα»              | 54 | 12131 | έφθ. Σκαραμαγκάν 23 'Ιουλ.                             |  |  |    |  |
| άδ. Γράτσοι                | 44 | 7207  | άργει Βανκούμπερ 22 'Ιουλ.                             |  |  |    |  |
| Γ. και Χ. Καλαφάτης        | 62 | 6202  | άνεκ. Ν. Ορλεάνην 26 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλλα          |  |  |    |  |
| έτ. «Βέριτας Α.Ν.Ε.        | 38 | 5239  | διπλήθε Μπούναμποτελ 18 'Ιουλ. διά Βέντοπιλ            |  |  |    |  |
| έτ. «Μαραθώνη»             | 43 | 8587  | έφθ. Ριγιέκαν 21 'Ιουλ.                                |  |  |    |  |
| έτ. «Ανατολή»              | 41 | 7195  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουλ. διά Εύρωπην                |  |  | </ |  |

|                       |                             |    |       |  |
|-----------------------|-----------------------------|----|-------|--|
| ΦΟΙΒΟΣ                | έτ. «Άμφιων»                | 57 | 9950  | άνεχ. Μπουένος "Άρες 25 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν         |
| ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ           | έτ. «Άλλορα»                | 60 | 13993 | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 14 'Ιουλ. διά Γεύνιαν        |
| ΦΡΙΞΟΣ (δ.)           | δή Σελείν                   | 44 | 15020 | διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν              |
| ΦΡΥΓΙΑ                | έτ. «Ελ-Μέση»               | 38 | 1230  | άργεις "Άμπελάκι από 7 Μαΐου                       |
| ΦΡΥΓΙΩΤΗΣ             | Ζαχάρης - Βασιλίδης         | 47 | 1106  | διπλήθε Κώνων) πολιν 17 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΦΩΣ                   | έτ. «Λαιμόπηριαν»           | 43 | 7152  | έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 26 'Ιουλ.                   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ               | έτ. «Φιντέλιτου»            | 57 | 10493 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ. διά Κρήτην              |
| ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΛΑ          | έτ. «Σιρικόρι»              | 43 | 7265  | άνεχ. Πύλον 19 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν          |
| ΧΑΔΙΩΤΗΣ              | άδ. Ζαχάρης, Βασιλίδης κλπ. | 13 | 1282  | διπλήθε Κώνων) πολιν 23 'Ιουλ. διά Μεσόγειον       |
| ΧΑΔΙΩΤΗΣ              | άδ. Κάδοςς Α.Ε.             | 45 | 7240  | άργεις Σύρουν από 18 Μαρτ. 1962                    |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ | έτ. «Άκμε»                  | 60 | 9319  | έφθ. Βασιόνα 21 'Ιουλ.                             |
| ΧΑΡΡΙΕΡ               | έτ. «Μπάκια Σαλίνας»        | 43 | 7030  | άργεις Κυνόδουραν από 30 Σεπτ.                     |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ           | έτ. «Οσεαν Καρυκό»          | 56 | 10735 | άνεχ. Σερμου 21 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον          |
| ΧΕΡΜΑΝΟΣ              | έτ. «Αλτέσσο»               | 44 | 1876  | έφθ. Τριπολιν (Λιθόνης) 19 'Ιουλ.                  |
| ΧΙΟΣ                  | έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»    | 56 | 10784 | εις Σάντος από 14 'Ιουν.                           |
| ΧΙΟΣ                  | Κ. Μιχαήλ και Σία           | 44 | 1752  | διπλήθε Κώνων) πολιν 12 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν     |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ            | έτ. «Παιονιέρζα Σιππιγκ»    | 53 | 8458  | άνεχ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Ροζάριο              |
| ΧΛΟΗ (δ.)             | έτ. «Μάγια»                 | 54 | 16193 | έφθ. Χούγκ Κούκ 20 'Ιουλ.                          |
| ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ             | έτ. «Ντός Ερμάνος»          | 42 | 2865  | άνεχ. Αγκύνα 17 'Ιουλ. διά Ραθέννα                 |
| ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ             | άδ. Αγγελόπουλοι            | 44 | 7193  | διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. δι' Ολλανδίαν          |
| ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ            | Π. Ποντικός - Ζ. Λαϊμός     | 49 | 7526  | άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. διά Βραζιλίαν               |
| ΨΑΡΑ                  | έλληνική έταιρια            | 25 | 958   | έφθ. Γένοβαν 22 'Ιουλ.                             |
| ΨΑΡΑ                  | έτ. «Νέα Τύχη»              | 45 | 7247  | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 9 'Ιουλ. διά Βενετίαν      |
| ΩΚΕΑΝΙΣ               | έτ. «Σαμπινάλ»              | 42 | 7175  | άργεις Κυνόδουραν από 26 Μαΐου 1962                |

## ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

|                          |                           |    |       |   |
|--------------------------|---------------------------|----|-------|---|
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)       | έτ. «Σάντα Άγγελικα»      | 21 | 1173  | εις Πειραιά από 10 'Ιουν.                               |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)       | έτ. «Γκρινθίλι»           | 44 | 7261  | διπλήθε Κώνων) πολιν 15 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν          |
| ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (λ.)         | έτ. «Μαρβάλια»            | 45 | 7132  | έφθ. Λος "Αντζελες 25 'Ιουλ.                            |
| ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)    | έτ. «Μαριμπλάγκα»         | 56 | 20153 | άνεχ. Ρας Παναύρα 10 'Ιουλ. διά Σουέζ,                  |
| ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)     | έτ. «Άβιλα»               | 43 | 7238  | άνεχ. Ειδονμάσθ 17 'Ιουλ. δι' Ήν. Πολιτείας             |
| ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (Λιθάνου)    | έτ. «Ελπισαγά»            | 43 | 3106  | έφθ. Ροζάριο 20 'Ιουλ.                                  |
| ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)    | έτ. «Μαριέλο»             | 24 | 1988  | άνεχ. Αλεξανδρίειαν 4 'Ιουλ. διά Λαττάκια               |
| ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) | έτ. «Μαριμπλάγκα»         | 56 | 20140 | άνεχ. Λιθανον 25 'Ιουλ. διά Γένοβαν                     |
| ΑΔΑΜΑΣ                   | έτ. «Εσπεράντζα»          | 43 | 7265  | έφθ. Καμασί 11 'Ιουλ.                                   |
| ΑΕΔΛΟ (λ.δ.)             | έτ. «Βοτά»                | 57 | 20797 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν                |
| ΑΖΟΥΡΕΟ                  | έτ. «Άζουερο»             | 44 | 7176  | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 10 'Ιουλ. (από Ραθέννα, διαταγάς) |
| ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)     | έτ. «Μεντ. Σπηγουάιν»     | 49 | 3484  | έφθ. 'Αμπερσαν 17 'Ιουλ.                                |
| ΑΗΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)   | έλληνικά συμφέροντα       | 42 | 6997  | διπλήθε Κώνων) πολιν 29 'Ιουν. διά Μπουργκάς            |
| ΑΘΑΜΑΣ (παν.)            | έτ. «Άθαμος»              | 41 | 4729  | διπλήθε Χελάσιμημπορκ 13 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ Λ. (λ.)          | έτ. «Ατλαντικό»           | 54 | 18784 | άργεις Κυνόδουραν από 19 'Ιουν.                         |
| ΑΥΘΝΟΥΔΑ Τ. (λ.)         | έλληνικά συμφέροντα       | 45 | 9991  | διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Λονδίνον                   |
| ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)             | έτ. «Πατοφίκα»            | 42 | 7227  | άνεχ. Όζακαν 10 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον               |
| ΑΓΓΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)   | έτ. «Λαϊμπρίαν»           | 43 | 7267  | άργεις Κυνόδουραν από 8 'Οκτ.                           |
| ΑΓΓΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)     | έτ. «Λαϊμπρίαν»           | 58 | 10018 | έφθ. Βανκούβερ 25 'Ιουλ.                                |
| ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)     | έτ. «Λαϊμπρίαν»           | 58 | 10018 | άνεχ. Βανκούβερ 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν                |
| ΑΙΝΟΣ                    | έτ. «Εστρέλλασ»           | 44 | 2547  | άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν            |
| ΑΙΟΛΟΣ II (Λιθάνου)      | έτ. «Ποειδίδων»           | 43 | 7256  | άργεις Τέλασσονβιλλί από 1 Νοεμ.                        |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)         | έτ. «Ινσούσλαρ»           | 44 | 7058  | άνεχ. Σαντιάγκο 10 'Ιουλ. διά Μάλμο                     |
| ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)         | έτ. «Σάντα Ζούξ»          | 45 | 7285  | άνεχ. Αντεν 17 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν                      |
| ΑΚΤΗ (λ.)                | έτ. «Μελέτεμ»             | 43 | 7281  | άνεχ. Αντεν 25 'Ιουλ. διά Νταμάμαν                      |
| ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)          | έτ. «Άκτινα»              | 44 | 7254  | άνεχ. Μπουένος "Άρες 11 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν            |
| ΑΛΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ  | έτ. «Άρ. Όνασης           | 54 | 29440 | έφθ. Ροζάριον 20 'Ιουλ.                                 |
| ΑΛΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)        | έτ. «Αρκτούρους»          | 43 | 6989  | άνεχ. Αντάκια 15 'Ιουλ. διά Ραθένναν                    |
| ΑΛΕΞ (παν.)              | έτ. «Ριταλέξη             | 25 | 2323  | διπλήθε Σουέζ, 27 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον               |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)       | έτ. «Λαϊμπρίαν»           | 56 | 20926 | άνεχ. Βερεστόν 18 'Ιουλ. διά Λιβόρνον                   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K.             | έτ. «Σάν Νικόλα»          | 43 | 2908  | άργεις Πέραμα από 30 Αύγ. 1957                          |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)          | έτ. «Μυρινέλλα»           | 18 | 5555  | άνεχ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ. δι' Οζάκαν                    |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λ.δ.)   | έτ. «Φάρισον»             | 44 | 7215  | άργεις Χορρούιτας από 31 Αύγ. 1962                      |
| ΑΛΚΗΣ (Λιθάνου)          | έτ. «Αλκιβιάδης»          | 42 | 7066  | άργεις Κυνόδουραν από 24 Σεπτ.                          |
| ΑΛΚΥΩΝ (λ.)              | έτ. «Σάντα Ρίτα»          | 44 | 7063  | άργεις Γένοβαν από 26 Μαΐου 1961                        |
| ΑΛΛΑΝΤΙ                  | έτ. «Τζουλιανίκον»        | 23 | 1323  | άνεχ. Πούλο Μπούκον 21 'Ιουλ. διά Σέμαραγκ              |
| ΑΛΜΑ (λ.)                | έτ. «Κάμπος»              | 41 | 7401  | έφθ. Σάν Νικόλας 23 'Ιουλ.                              |
| ΑΛΜΠΑΝΤΑ (λ.)            | έτ. «Πλάμαρι»             | 43 | 7167  | έφθ. Σάντος 20 'Ιουλ.                                   |
| ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ (λ.)          | έτ. «Πλάμαρ»              | 44 | 7176  | έφθ. Σέουταν 22 'Ιουλ. (διά Ραγγούν)                    |
| ΑΛΤΙΣ (λ.)               | έτ. «Άλτις»               | 41 | 7169  | άνεχ. Χάμπτον ρόδας 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν              |
| ΑΛΧΕΛΗ (Λιθάνου)         | έτ. «Σάν 'Αντώνιο»        | 43 | 7171  | άνεχ. 'Αμβρούγον 10 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδας            |
| ΑΛΧΕΙΤΡ (Λιθάνου)        | έτ. «Σάν 'Αντώνιο»        | 44 | 7183  | άργεις Κυνόδουραν από 20 Αύγ. 1962                      |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ                | έτ. «Αμαρυλλίδι»          | 45 | 7201  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουλ. διά Γένοβαν                 |
| ΑΜΦΙΑΛΟΣ (δ.)            | έτ. «Ανδριακοί Α.Ε.       | 49 | 15797 | άνεχ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν                  |
| ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)           | έτ. «Πουέστ Αφρικαν»      | 56 | 13262 | έφθ. Αίλαντ 21 'Ιουλ.                                   |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ.δ.)        | έτ. «Τρανσόσεαν»          | 55 | 21075 | άνεχ. Μιγκχαρ 22 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην                  |
| ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)       | έλληνικά συμφέροντα       | 42 | 3182  | άνεχ. Τάκονβιλ 19 'Ιουλ. διά Καριπίτο                   |
| ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)         | έτ. «Κάνοπον»             | 57 | 11978 | έφθ. Μόντρεαλ 26 'Ιουλ.                                 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)           | έτ. «Σαντάντερ»           | 53 | 18713 | άνεχ. Χαδάνα 23 'Ιουλ. διά Γιουκάρο                     |
| ΑΝΘΑΣ (Λιθάνου)          | έτ. «Άδωνις»              | 42 | 7044  | έφθ. Πότραντ (Με) 22 'Ιουλ.                             |
| ΑΝΝΑ (λ.δ.)              | έτ. «Ελντοράντο»          | 57 | 25441 | εις Μόπιλ από 19 Μαΐου                                  |
| ΑΝΝΑ · ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)    | έλληνικά συμφέροντα       | 43 | 10526 | έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 25 'Ιουλ.                           |
| ΑΝΝΑ Κ. (λ.)             | έτ. «Πουέστ Αφρικαν»      | 54 | 6112  | έφθ. Χάμπτον 20 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές                  |
| ΑΝΝΑ ΛΟΥ·ΓΖΑ (λ.δ.)      | έτ. «Αρτεμίσιον»          | 44 | 10505 | άνεχ. Κολόμπα 20 'Ιουλ. διά Βενετίαν                    |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Όνδ.)        | έτ. «Σάντα Άννα»          | 44 | 7258  | άνεχ. Πούλο Σαμπού 21 'Ιουλ. διά Σέμαραγκ               |
| ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)            | έτ. «Σαδόνι»              | 44 | 7259  | έφθ. Σάντος 20 'Ιουλ.                                   |
| ΑΝΤΙΟΠΗ                  | έτ. «Μαριτάιμ»            | 41 | 7061  | έφθ. Σέουταν 23 'Ιουλ. διά Ραγγούν                      |
| ΑΝΤΩΝΥ                   | έτ. «Αντάρες»             | 44 | 7126  | έφθ. Τρανσόντινα 24 'Ιουλ. διαταγάς)                    |
| ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)        | έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»    | 57 | 15845 | διπλήθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Κάζα Αίλαντ                 |
| ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)        | N. Βαλμάς                 | 48 | 7259  | έφθ. Ν. Ορλεάνην 19 'Ιουλ.                              |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)            | έτ. «Γκρινθίλλα»          | 43 | 7244  | έφθ. Μόντρεαλ 21 'Ιουλ.                                 |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιθάνου)   | έτ. «Νταϊφά»              | 44 | 1589  | άργεις Κολαμάτα από 15 'Ιουλ. 1962                      |
| ΑΟΥΡΩΡΑ (Λιθάνου)        | έλληνικά συμφέροντα       | 24 | 4436  | έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.                                  |
| ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)           | έτ. «Απατούρια»           | 43 | 7154  | εις Βουδάνην από 3 Δεκ.                                 |
| ΑΠΕΣ (λ.)                | έτ. «Άπει»                | 42 | 6706  | έφθ. Αλεξανδρειαν 24 'Ιουλ.                             |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)      | έτ. «Κατωγέρυνς           | 40 | 1280  | διπλήθε Κιμπραλάτ 25 'Ιουλ. διά Μεσόγειον               |
| ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)             | έτ. «Σεγκόδια»            | 56 | 10180 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ.                             |
| ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)             | έτ. «Πιούνιτας»           | 35 | 4965  | άνεχ. Κύπρον 25 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην                   |
| ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)          | έτ. «Ολιομάν»             | 42 | 7176  | διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Κούδαν                   |
| ΑΡΗΣ (Λιθάνου)           | έτ. «Άρες»                | 30 | 4557  | άνεχ. Πούλο Σαμπού από 20 'Ιουν. διά Βαμπόα             |
| ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ       | έτ. «Ατλαντικό - Οίλλ»    | 58 | 23626 | άνεχ. Περο. Κόλπον 18 'Ιουλ. διά Λάδσεντ                |
| ΑΡΙΚΑ (λ.)               | έτ. «Τόλες»               | 19 | 2395  | έφθ. Γένοβαν 20 'Ιουλ.                                  |
| ΑΡΙΣΤΕΑ (λ.)             | έτ. «Τρανσόντινα»         | 45 | 7210  | άνεχ. Αστρούρια 10 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον            |
| ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ (παν.)       | έτ. «Άριστείδης»          | 37 | 4635  | άνεχ. Βρέμπον 18 'Ιουλ. διά Βηρυττόν                    |
| ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ (λ.)         | έτ. «Άριστομένης»         | 43 | 7247  | έφθ. Αύγουστον 21 'Ιουλ.                                |
| ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)            | έτ. «Άγκουσαρούτα»        | 44 | 6995  | διπλήθε Θέουταν από 28 'Ιουν. διά Χαθάναν               |
| ΑΡΙΩΝ (λ.)               | έτ. «Άριάτε»              | 44 | 7216  | διπλήθε Κιμπραλάτ 21 'Ιουλ. διά Αλεξανδρειαν            |
| ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)          | έτ. «Άριων»               | 28 | 1707  | έφθ. Ν. Ολδεάνην 30 'Ιουλ.                              |
| ΑΡΚΑΣ (λ.)               | έτ. «Εφραΐς»              | 44 | 7159  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 'Ιουλ. διά Μερσίνα                 |
| ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)          | έτ. «Φερπλάιν»            | 58 | 18743 | έφθ. Ν. Ολδεάνην 18 'Ιουλ.                              |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)        | Δ. Ευθύμιου & Σία         | 43 | 7303  | άνεχ. Γάνδην 23 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρούπολιν              |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)        | έτ. «Γιούνιον Κομψέρσιαλ» | 32 | 3848  | έφθ. Μογκαντισκοί 5 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας              |
| ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)         | έτ. «Σοράγια»             | 37 | 2409  | διπλήθε Ιοοκούα 19 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας               |
| ΑΡΡΟΥ (λ.δ.)             | έτ. «Σάνστο»              | 48 | 11·9  | έφθ. Οζάκαν 18 'Ιουλ.                                   |
| ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ               | έτ. «Άρτεμισιον»          | 44 | 7176  | έφθ. Ν. Ολδεάνην 23 'Ιουλ. διά Αλεξανδρούπολιν          |

|  |                                |    |       |  |
|--|--------------------------------|----|-------|--|
| ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)          | έτ. «Σοράγια» .....            | 26 | 2903  | διπλήθε Μπρόνομποττελ 11 'Ιουλ. διά Βισμαρ               |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.) ... (N.A.T.)             | έτ. «Ταλαμάνκα» .....          | 43 | 7155  | έφθ. 'Αμβέρσαν 20 'Ιουν.                                 |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Κύρινθος» .....           | 22 | 1754  | άργει Πέραμα από 14 'Ιουν. 1962                          |
| ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.) ... (N.A.T.)                | έτ. «Λάιμπ Σπ Τράνσον..» ..... | 43 | 7137  | έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 24 'Ιουλ.                      |
| ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.) ... (N.A.T.)              | έτ. «Σαουθατλάντικ» .....      | 44 | 7283  | άνεχ. Γκρέντηζμάουθ 26 'Ιουλ. διά Φλώσιγκ                |
| ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ ... (N.A.T.)                | έτ. «Σάν Τζαμπριέλ» .....      | 44 | 7176  | άνεχ. Χούκ Κόνγκ 25 'Ιουλ. διά Χαιφόγκ                   |
| ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Δ.) ... (N.A.T.)             | έτ. «Ασημίο» .....             | 43 | 7129  | άργει Ελευσίνα από 1 Νοεμ.                               |
| ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (Δ.) ... (N.A.T.)        | έτ. «Θήρα» .....               | 53 | 13415 | άργει Πειραιά από 30 'Ιουν.                              |
| ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)           | έτ. «Σουπερίορ» .....          | 44 | 14243 | διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν             |
| ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)           | έτ. «Φοίνιξ» .....             | 34 | 1465  | Ίδε: «ΤΕΥΚΡΟΣ», ώς μετωνομάσθιν                          |
| ΑΣΤΗΡ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)             | έτ. «Αστήρ» .....              | 50 | 5234  | διπλήθε Θεούπαν 24 'Ιουλ. διά Σαγκάπην                   |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ ... (N.A.T.)         | έτ. «Φορμενταντόρ» .....       | 56 | 8370  | έφθ. Μάντζεστερ 21 'Ιουλ.                                |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)    | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 58 | 20451 | διπλήθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά 'Ερυθράν                     |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟ ... (N.A.T.)           | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 49 | 17094 | διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Κιουρασάο                |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΞ (Δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 49 | 9869  | διπλήθε Παναμά 24 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν                   |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Δ.) ... (N.A.T.)     | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 54 | 9833  | διπλήθε Παναμά 24 'Ιουλ. διά Ναγκόνια                    |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 57 | 24831 | άνεχ. Περα. Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ          |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ ... (N.A.T.)          | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 58 | 18183 | άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον              |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)    | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 60 | 18180 | διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά 'Ατλαντικόν              |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)    | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 55 | 12985 | έφθ. Γένοβας 18 'Ιουλ.                                   |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)      | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 53 | 11322 | έφθ. Μιδδλεσεμπρο 4 'Ιουλ.                               |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)     | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 53 | 12696 | εις θέσιν 44.57 B. — 26.22 Δ. 'Ιουλ. 25 διά Χένζαμ       |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ ... (N.A.T.)          | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 53 | 12712 | άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)        |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.) ... (N.A.T.)     | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 52 | 11524 | άνεχ. Σάντος 21 'Ιουλ. διά Φορταλέζα                     |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 56 | 14839 | άνεχ. Ν. Όρλεαντν 22 'Ιουλ. διά 'Αραύμπαν                |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (Δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 52 | 10930 | άνεχ. Ταμπικό 24 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστί               |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝ (Δ.) ... (N.A.T.)         | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 48 | 10928 | άνεχ. Ν. Υόρκην 19 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν                  |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (Δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. «Ατλαντίκι» .....          | 49 | 10908 | έφθ. Γένοβας 1 'Ιουλ.                                    |
| ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)            | έτ. «Σπίντηγουελλ» .....       | 44 | 7125  | άνεχ. Τέμα 23 'Ιουλ. διά Τακοράντι                       |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)           | έτ. «Κονκρόντια» .....         | 43 | 7257  | έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ.                                |
| ΑΧΙΛΛΕΣ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)           | έτ. «Αχίλλετ» .....            | 41 | 5281  | διπλήθε Κων/πολίν 22 'Ιουλ. διά Τουάφ                    |
| ΒΑΛΟΡ ... (N.A.T.)                       | έτ. «Σουμπρέμ» .....           | 43 | 6872  | προσπραγμένον εις θέσιν 38.9 B. — 128.46 A. από Μαρτ. 28 |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)          | έτ. «Ολιμπιαν» .....           | 44 | 7192  | διπλήθε Μπρόνομποττελ από 22 'Ιουν. διά Ροστόκ           |
| ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.) ... (N.A.T.)                | έτ. «Φίλια» .....              | 42 | 6453  | έφθ. Μπάρι 14 'Ιουλ.                                     |
| ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.) ... (N.A.T.)          | έτ. «Σιρικόρι» .....           | 41 | 6339  | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν                 |
| ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)             | N. I. Γουλανδρής .....         | 58 | 26566 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον              |
| ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)             | έτ. «Σαντάγκο» .....           | 58 | 11623 | διπλήθε Μπρόνομποττελ 25 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ            |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)             | έτ. «Νουέδα Βίστα» .....       | 57 | 11623 | έφθ. Τάιν 17 'Ιουλ.                                      |
| ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.) ... (N.A.T.)              | έτ. «Μαριν» .....              | 56 | 8638  | άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ            |
| Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)        | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....      | 58 | 23626 | άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον          |
| ΓΑΛΑΣΙΑΣ (Δ.) ... (N.A.T.)               | έλληνικά συμφέροντα .....      | 42 | 7286  | Σεμιού 6 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ                            |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.) ... (N.A.T.)               | έτ. «Άντες» .....              | 56 | 9462  | έφθ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουλ.                                |
| ΓΑΛΗΝΗ (Δ.) ... (N.A.T.)                 | έτ. «Βόλγα» .....              | 55 | 9462  | διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Γένοβαν                  |
| ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.) ... (N.A.T.)                | έτ. «Αστούριας» .....          | 44 | 7113  | άργει Κυνουρίουνταν από 12 Αύγ. 1962                     |
| ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ ... (N.A.T.)                   | έτ. «Νίμαρ» .....              | 44 | 7176  | έφθ. Μπαρλέττα 6 'Ιουλ.                                  |
| ΓΕΩΡΓΕΛ (Δ.) ... (N.A.T.)                | έτ. «Σεντράλ» .....            | 45 | 7253  | άνεχ. Οζάκαν 19 'Ιουλ. διά N. Υόρκην                     |
| ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.) ... (N.A.T.)          | έτ. «Μαρακάιν» .....           | 45 | 7256  | άνεχ. Σάντος 6 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα                    |
| ΓΕΩΡΓΙΑ (Δ.) ... (N.A.T.)                | έτ. «Μαρινέλλα» .....          | 27 | 5407  | άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957                             |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ... (N.A.T.)                    | έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» .....   | 53 | 9149  | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 17 'Ιουλ. διά Σάντος               |
| ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.) ... (N.A.T.)         | έτ. «Ατλαντικ 'Οίλη» .....     | 54 | 18790 | άνεχ. Μπάνιας 23 'Ιουλ. διά Βρινδήσιον                   |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιβάνου)                 | έτ. «Εθερεοτ» .....            | 35 | 5028  | διπλήθε Μπρόνομποττελ 13 'Ιουλ. διά Στεττίνον            |
| ΓΙΑΝΝΗΣ (N.A.T.)                         | έτ. «Πρόσπερο» .....           | 43 | 7166  | έφθ. Μάλταν 13 'Ιουλ.                                    |
| ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)           | έτ. «Αίτζαν» .....             | 41 | 5270  | διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδας από 15 'Ιουν. διά Κίναν        |
| ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Δ.) ... (N.A.T.)              | έτ. «Πάντρε» .....             | 39 | 10051 | έφθ. Μαλάγα 20 'Ιουλ.                                    |
| ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.) ... (N.A.T.)               | έτ. «Πιολαντα» .....           | 40 | 5550  | διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδας από 26 'Ιουν. διά Ροστόκ       |
| ΓΙΩΓΡΟΣ ΤΕΑΚΙΡΟΓΛΟΥ ... (N.A.T.)         | έτ. «Εύτυχια» .....            | 45 | 7240  | έφθ. Λαττάκιο 16 'Ιουλ.                                  |
| ΓΚΑΙ' ΜΕΝΤ (Δ.) ... (N.A.T.)             | έτ. «Μέντ» .....               | 27 | 2766  | άνεχ. Χούστον 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ                   |
| ΓΚΟΛΙΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβ.) ... (N.A.T.)         | έτ. «Οσεαν» .....              | 44 | 11873 | άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Βρέμπν                    |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)         | έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....         | 56 | 20668 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 14 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες       |
| ΓΚΟΥΝΤ ΧΩΠ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)           | έτ. «Βίκτωρ» .....             | 44 | 10702 | διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον                 |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.) ... (N.A.T.)       | άδ. Γουλανδρής .....           | 57 | 8884  | άνεχ. Πούλη Μπούκον 19 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές            |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ... (N.A.T.)                     | έτ. «Γλυφάδα» .....            | 44 | 7244  | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Νεάπολιν             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΝΗΝΑ ... (N.A.T.)             | Στ. Νίάρχου .....              | 57 | 26032 | έφθ. Λαττάκιο 15 'Ιουλ.                                  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)      | έτ. «Γουόρλντ Γλείντ» .....    | 54 | 28323 | άνεχ. Μπάνιας 17 'Ιουλ. διά Βρέμπν                       |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (Υ. πλάτ.)            | έτ. «Γουόρλντ Γλείντ» .....    | 57 | 13750 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 14 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες       |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΝΤΑΝΣ (N.A.T.)              | έτ. «Διεθνής» .....            | 55 | 20432 | διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον                 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (N.A.T.)              | έτ. «Πανοσεάνικη» .....        | 55 | 25317 | άνεχ. Πειραιά 18 'Ιουλ. διά Νοσφωρασίκην                 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (N.A.T.)           | έτ. «Ιντερνασιονάλ» .....      | 54 | 20580 | διπλήθε Σουέζ 28 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον                 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)      | έτ. «Διεθνής» .....            | 54 | 20431 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 15 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ            |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)    | έτ. «Σάν 'Οίλη» .....          | 57 | 13750 | άνεχ. Αμβούργον 18 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες               |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΣΠΑΙΟΡΕΡ                      | έτ. «Ομοιλί» .....             | 61 | 11971 | άνεχ. Αμβούργον 18 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες               |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΝΙΠΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)            | έτ. «Τοέστος Μπαιν» .....      | 57 | 25489 | έφθ. Σιγκαπούρην 25 'Ιουλ. διά Ντουμάϊ                   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΝΤΑΣΤΡΥ ... (N.A.T.)          | έτ. «Νίάρχος» .....            | 57 | 25490 | άνεχ. Ράς Τανόρα 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ                |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΝΗΝΤΕΣ (N.A.T.)               | έτ. «Κίκι Ούλλα Μπαιν» .....   | 57 | 26031 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 17 'Ιουλ. διά Ντουμάϊ            |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΒΑΛΙΕΡ ... (N.A.T.)           | έτ. «Μπόλκαρ» .....            | 43 | 12805 | άνεχ. Λομπίτο 12 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ                   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΜΙΑΤΙΝΕΡ ... (N.A.T.)         | έτ. «Στ. Νίάρχου» .....        | 43 | 14025 | άνεχ. Αμδούργον 15 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ                 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΜΜΑΝΤΕΡ ... (N.A.T.)          | έτ. «Γ'. Τρεντιζιόν» .....     | 44 | 12853 | άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδας             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΚΓΕΡΟΡ ... (N.A.T.)           | έτ. «Στ. Νίάρχος» .....        | 43 | 14309 | έφθ. Γένοβαν 13 'Ιουλ.                                   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (Δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. «Γουόρλντ Λητζιόν» .....   | 43 | 7244  | άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν           |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Δ.) ... (N.A.T.)           | έτ. «Γουόρλντ Λάκ» .....       | 42 | 7257  | άνεχ. Σεμαίνους 18 'Ιουλ. διά Αγγλίαν                    |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ ... (N.A.T.)             | έτ. «Νίάρχος» .....            | 43 | 7230  | έφθ. Μόζι 26 'Ιουλ.                                      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ... (N.A.T.)           | έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....   | 49 | 18226 | έφθ. Σκαραμακών 28 'Ιουλ.                                |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ ... (N.A.T.)              | έτ. «Απόλλων» .....            | 43 | 14500 | έφθ. Σκαραμαγκών 30 'Ιουλ.                               |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ ... (N.A.T.)             | έτ. Νίάρχος .....              | 58 | 20546 | άνεχ. Σκιλλάντ Αϊλαντ 23 'Ιουλ. διά 'Αιμδέρσαν           |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)     | έτ. Νίάρχος .....              | 57 | 27902 | άνεχ. Φάουλη 28 'Ιουλ. διά 'Αιμδούσιν Μπαιν              |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. Νίάρχος .....              | 57 | 20533 | άνεχ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ               |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ' Σ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)      | έτ. «Πιγ' Σι» .....            | 49 | 13956 | άνεχ. Τάμεσον Χάρεν 25 'Ιουλ. διά Σιαταγάς               |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)          | έτ. «Γουόρλντ Σῆ» .....        | 53 | 12877 | άνεχ. Σιγκαπούρην 15 'Ιουλ. διά Μπατού Παχάτ             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΣ (γερμ. πλάτ.)           | έτ. «Η' Νότον» .....           | 58 | 11201 | άνεχ. Οζάκαν 27 'Ιουλ. διά Βανκούβερ                     |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ ... (N.A.T.)           | έτ. Νίάρχος .....              | 43 | 12793 | έφθ. Καρδίφ 19 'Ιουλ.                                    |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)   | έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς» .....  | 55 | 20165 | άνεχ. Βικτωρίαν 21 'Ιουλ. διά Γδύνιαν                    |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (Δ.) ... (N.A.T.)       | έτ. «Κάρος» .....              | 44 | 12805 | άνεχ. Χάμπτον ρόδας 24 'Ιουλ. διά Ιταλίαν                |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ ... (N.A.T.)              | έτ. Νίάρχος .....              | 58 | 11200 | έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ. διά Μπατού Παχάτ               |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)      | έτ. «Μερκατίλε Τάνκερς» .....  | 58 | 25888 | άνεχ. Σιγκαπούρην 15 'Ιουλ. διά Μπατού Παχάτ             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ ... (N.A.T.)            | έτ. Σ. Νίάρχου .....           | 58 | 10499 | άνεχ. Οζάκαν 27 'Ιουλ. διά Βανκούβερ                     |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ ... (N.A.T.)            | έτ. «Ιντερμαρίν» .....         | 54 | 20585 | έφθ. Σπέτζα 20 'Ιουλ.                                    |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΛΑ (N.A.T.)                | έτ. «Ντόρετς» .....            | 58 | 10499 | άνεχ. Μπουένος Αύρες 15 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (N.A.T.)            | έτ. Νίάρχος .....              | 44 | 13005 | έφθ. Ντάρδα 20 'Ιουλ.                                    |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)        | έτ. «Αφροδίτη» .....           | 43 | 12846 | άνεχ. Μπατού Παχάτ 24 'Ιουλ. διά Ιταλίαν                 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ ... (N.A.T.)           | έτ. Σ. Νίάρχου .....           | 59 | 9171  | άνεχ. Μπατού Παχάτ 24 'Ιουλ. διά Κάρυκ                   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)          | έτ. «Ορίενταλ» .....           | 52 | 12705 | άνεχ. Χάρης 27 'Ιουλ. διά Σουέζ                          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑΛ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)        | έτ. «Ορίενταλ» .....           | 53 | 12705 | άνεχ. Σαν Πέντρο   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟ·ΙΣ (Δ.) ... (N.A.T.)         | έλληνικά συμφέροντα ..         |    |       |  |

|                                 |          |                                |    |       |  |
|---------------------------------|----------|--------------------------------|----|-------|--|
| ΔΙΩΝΗ (λ.δ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός» .....   | 52 | 12523 | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 7 'Ιουλ. διά Βορδάνη       |
| ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Γκόλφο» .....             | 44 | 7264  | έφθ. Τοιταγκού 20 'Ιουλ.                         |
| ΔΡΕΠΑΝΟΝ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Άλτα» .....               | 45 | 12813 | εἰς Σάντος ἀπό 17 'Ιουν.                         |
| ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Γρογορούσα» .....         | 42 | 2757  | άνεχ. Εσμιτζερκ 24 'Ιουλ. διά Γδύνιαν            |
| ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Δωριεύς» .....            | 58 | 6331  | άνεχ. Λιοσαβώνα 14 'Ιουλ. διά Κομώ Μπαιν         |
| ΔΩΡΙΣ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Δωρίς» .....              | 54 | 6042  | διηλθε Πιεραλτάρ 18 'Ιουλ. δι 'Ην. Πολιτείας     |
| ΕΒΜΑΡ (λιθ.) .....              | (N.A.T.) | «Φαουντέιον 'Αρμαντόρεξ» ..... | 43 | 8184  | έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουλ.                           |
| ΕΖΕ (λ.) .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ελεσοντή» .....           | 39 | 6797  | έφθ. Δουγκέρκην 22 'Ιουλ.                        |
| ΕΙΡΗΝΗ (λ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Πούντα 'Αρένας» .....     | 29 | 6941  | έφθ. Εμδεν 19 'Ιουλ.                             |
| ΕΙΡΗΝΗ Ζ. (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μπλέσιγκ» .....           | 42 | 7210  | άνεχ. Μόζι ἀπό 9 'Ιουν. διά Βανκούμερ            |
| ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου» .....   | 43 | 7261  | διηλθε Παναμά ἀπό 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν        |
| ΕΛΕΝ (λ.) .....                 | (N.A.T.) | Α. Φραγκίστας .....            | 44 | 7189  | ε.σ. Ρόττερνταμ ὑπὸ παραλασθν                    |
| ΕΛΕΝ Κ. .....                   | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 45 | 7254  | έφθ. Σαλαζέρρης ἀπό 27 'Ιουν.                    |
| ΕΛΕΝΗ .....                     | (N.A.T.) | «Καργκούένα 'Ιντερνάς» .....   | 22 | 1953  | άνεχ. Καζαμπλάγκαν 22 'Ιουλ. διά Ζαντβούρρη      |
| ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Άράγκουα» .....           | 38 | 5500  | διηλθε Νόρδι Κέπη 17 'Ιουλ. δι 'Αρχαγγελον       |
| ΕΛΛΗ (λ.δ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. Παπαχροπότην .....         | 58 | 13066 | διηλθε Παναμά 18 'Ιουλ. διασταγάς                |
| ΕΛΛΗ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Φάραλλον» .....           | 52 | 11680 | έφθ. Μανίλαν ἀπό 15 'Ιουν.                       |
| ΕΛΛΗΝ-ΜΑΡΗ (λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Μαδέρας» .....            | 43 | 2878  | διηλθε Ελαΐνορ 20 'Ιουλ. διά Βέντσπιλς           |
| ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Μαρποέζα» .....           | 44 | 7051  | διηλθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Τόκιο                |
| ΕΝΩΣΙΣ (λ.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Πάλμαρ» .....             | 35 | 4963  | άνεχ. Αρμέρσαν 13 'Ιουλ. διά Μπάσραν             |
| ΕΠΙΚΙ (μετ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Ενωσις» .....             | 43 | 7162  | διηλθε Κωνπολίν 7 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν         |
| ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Ερκουλες» .....           | 58 | 17749 | άνεχ. Πουέρτα 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην           |
| ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Ζοζέ» .....           | 43 | 7272  | άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Αύγ. 1962                 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Μάστερ» .....             | 42 | 7140  | άνεχ. Γδύνιαν 22 'Ιουλ. διά Κότκα                |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Παναγία» .....            | 42 | 2720  | έφθ. Γενόβαν 14 'Ιουλ.                           |
| ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Λέανδρος» .....           | 19 | 3858  | διηλθε Κωνπολίν 15 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν        |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Μαρφουέντε» .....         | 29 | 4248  | άνεχ. Μπαχρέπιν 24 'Ιουλ. διά Τσιταγκόκ          |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν» .....              | 42 | 6975  | έφθ. Χάμπτον ρόδης 24 'Ιουλ.                     |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Προμπούεύ» .....          | 54 | 11208 | άνεχ. Περα Κάλπον 19 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ   |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ» .....      | 54 | 18730 | άνεχ. Μπουζι 15 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο            |
| ΕΥΠΛΟΙΑ .....                   | (N.A.T.) | έτ. «Νέπουντα Τάνκερς» .....   | 56 | 30150 | έφθ. Ν. 'Υρκην 4 'Ιουλ.                          |
| ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Εύκριασι» .....           | 59 | 9003  |  |
| ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Μπραζίλιο» .....      | 58 | 14606 |  |
| ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Ρέμπαρ» .....             | 49 | 17613 |  |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκονάντο» .....         | 42 | 2881  | άνεχ. Κολόμπο 11 'Ιουλ. διά Μπάναγκαρ            |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Ούλτραμάρ» .....          | 44 | 4296  | εἰς Ν. 'Ορλέανην ἀπό 16 Δεκ.                     |
| ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)          | (N.A.T.) | έτ. «Βίτα» .....               | 43 | 7273  | έφθ. Μορμουκάν 27 'Ιουλ.                         |
| ΖΩΩΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)          | (N.A.T.) | έτ. «Οίνοθεσαι» .....          | 37 | 1917  | άνεχ. Ρουέν 20 'Ιουλ. διά Ζεμπρούγκε             |
| ΗΓΚΑ (παν.) .....               | (N.A.T.) | έτ. «Ρέγιες» .....             | 30 | 1569  | εἰς Λός "Αντζέλες ἀπό 22 Μαρτ.                   |
| ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Ρίο Παλμέα» .....         | 45 | 14418 | έφθ. Ν. 'Ορλέανην 19 'Ιουλ.                      |
| ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Μαρθέλλα» .....           | 57 | 10173 | έφθ. 'Αρμέρσαν 25 'Ιουλ.                         |
| ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Αλμπέρτα» .....           | 43 | 7180  | εἰς Τσιταγκόκ ρόδης ἀπό 13 'Ιουλ.                |
| ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Τάκπη» .....              | 37 | 1166  | έφθ. Νιούπορτ 21 'Ιουλ.                          |
| ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Σημπορντ» .....           | 44 | 7260  | διηλθε Παναμά ἀπό 21 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν         |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (Λιθ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Μαρληπάρ» .....           | 44 | 7194  | διηλθε Σουεζ 21 'Ιουλ. διά αμπόσ                 |
| ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Λουάρκα» .....            | 45 | 7252  | άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 20 20 'Ιουλ. διά Λεϊκ Τσάρλες |
| ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Αταλαντα» .....           | 38 | 6529  | διηλθε Σαΐδ 25 'Ιουλ. διά Γδύνιαν                |
| ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Φιαντόρα» .....           | 45 | 7255  | διηλθε Θέουταν 19 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν        |
| ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσασταλντίκα» .....    | 43 | 7188  | διηλθε Μπρόνσμποτστελ 22 'Ιουλ. διά Στεττίνον    |
| ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Πρέδεζα» .....            | 42 | 7205  | άνεχ. Τάμπαν 24 'Ιουλ. διά Πούντα 'Αρένας        |
| ΘΟΥΛΑ (π.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερμαρ» .....           | 43 | 2015  | έφθ. Δεριντζ 24 'Ιουλ.                           |
| ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ .....               | (N.A.T.) | έτ. «Ορίεντ Μαρίν» .....       | 42 | 7162  | έφθ. Εμδεν 20 'Ιουλ.                             |
| ΘΩΜΑΣ Α. (δ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Αρτεμίσιον» .....         | 42 | 9853  | άνεχ. Κιουρασάδο 8 'Ιουλ. διά Βισκάσετ (Me)      |
| ΙΑΝΘΗ (λ.δ.) .....              | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 53 | 12102 |  |
| ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Ολιστιμ» .....            | 37 | 5925  |  |
| ΙΜΜΥ (Λιθάνου) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Ασσούνιον» .....          | 20 | 2253  |  |
| ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Βεσούπού:ο» .....         | 44 | 12646 |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΛΙΤΕΡ (λ.) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Τράφαλγκα» .....          | 56 | 10414 |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ .....             | (N.A.T.) | έτ. «Κριστομπαλά» .....        | 44 | 7176  |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΓΚΕΡ (λ.δ.) .....  | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλεουμ» .....         | 53 | 13555 |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....       | (N.A.T.) | έτ. «Μαϊφάιρ» .....            | 56 | 10422 |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μπάντφορντ» .....         | 63 | 13517 |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Τρανζόσεαν» .....         | 53 | 15826 |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ .....          | (N.A.T.) | έτ. «Κριστομπαλά» .....        | 44 | 7198  |  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλεουμ» .....         | 53 | 13485 |  |
| ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Μιλανουέδα» .....         | 17 | 1295  |  |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (λιθ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Λάμδα» .....              | 43 | 7297  |  |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιθάνου) ..... | (N.A.T.) | έτ. «Σαντορίνη» .....          | 42 | 7020  |  |
| ΚΑΒΑΛΙΕΡ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Εντίνα» .....             | 43 | 7237  |  |
| ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Σάνου θ' Ατλαντικ» .....  | 57 | 10122 |  |
| ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....      | 11 | 1881  |  |
| ΚΑΘΡΙΝ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Οθερον Τίμπερ» .....      | 30 | 2377  |  |
| ΚΑΛΙΟΦΡΝΙΑ ΣΑΝ .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μάρπι Τράνσοπορτ» .....   | 43 | 7176  |  |
| ΚΑΛΛΗ Δ. (λ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Ελ Τρέινερς» .....        | 44 | 7255  |  |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΪΜΟΥ .....        | (N.A.T.) | έτ. «Βαλδίζο» .....            | 35 | 5103  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Σικόνεν» .....            | 29 | 2666  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΟΣ .....           | (N.A.T.) | έτ. «Τράνσοπορτ» .....         | 40 | 7121  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΑΗΣ (λιθ.) .....   | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Νικόλας» .....        | 21 | 1498  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (λιθ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Μπάλτια» .....            | 43 | 1790  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Βίργκο» .....             | 63 | 18000 |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Φιάντζια» .....           | 56 | 10015 |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.) .....    | (N.A.T.) | N. I. Νομικός .....            | 07 | 1075  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. .....         | (N.A.T.) | έτ. «Αγιοι Ανάργυροι» .....    | 41 | 2866  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιθάνου) .....  | (N.A.T.) | έτ. «Υπανπανή» .....           | 43 | 2874  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιθ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Μπροσάνης» .....          | 24 | 2060  |  |
| ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) .....     | (N.A.T.) | έτ. «Καπετάνισσα» .....        | 44 | 7281  |  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....          | (N.A.T.) | έτ. «Αντρ» .....               | 43 | 7993  |  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Βαλμέντε» .....           | 46 | 8147  |  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Κορτέζ» .....             | 43 | 6988  |  |
| ΚΑΡΑΟΣΤΑΣ (λ.) .....            | (N.A.T.) | έτ. «Μαρεμπρέσσα» .....        | 44 | 7139  |  |
| ΚΑΡΝΕΙΤΣΟΝ (Λιθάνου) .....      | (N.A.T.) | έτ. «Αστρομπέλλα» .....        | 29 | 4884  |  |
| ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) .....              | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Φελίτσια» .....       | 43 | 7033  |  |
| ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) .....           | (N.A.T.) | έτ. «Οσαεν Κάργκο» .....       | 57 | 20564 |  |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Φράνκο» .....             | 29 | 9357  |  |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λιθ.) .....    | (N.A.T.) | έτ. «Προσπερίτη» .....         | 43 | 7144  |  |
| ΚΑΤΣΕΡ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Εντίνα» .....             | 43 | 7238  |  |
| ΚΕΓΙΠ ΠΑΛΜΑΣ .....              | (N.A.T.) | έτ. «Χάρτλαντ» .....           | 42 | 7244  |  |
| ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑ (λ.δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Πριμέρα» .....            | 59 | 24333 |  |
| ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) .....         | (N.A.T.) | έτ. «Βόλκαν» .....             | 56 | 21131 |  |
| ΚΙΓΚ ΠΛΗΕΥΣ (λ.δ.) .....        | (N.A.T.) | έτ. «Μυριβίδων» .....          | 58 | 20487 |  |
| ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου) .....          | (N.A.T.) | 'Αλ. Τσαβλίρης .....           | 27 | 5411  |  |
| ΚΛΕΑΝΟΗΣ (λ.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Γκούντη Γουίντη» .....    | 59 | 10400 |  |
| ΚΛΕΩΙΑ (παν.) .....             | (N.A.T.) | έτ. «Ρεντούλας» .....          | 42 | 7176  |  |
| ΚΝΟΖΑ .....                     | (N.A.T.) | έτ. «Τράμπη» .....             | 43 | 7248  |  |
| ΚΝΟΖΑΓΚΑ .....                  | (N.A.T.) | έτ. «Ορόνια» .....             | 44 | 7159  |  |
| ΚΟΜΕΤ (λ.) .....                | (N.A.T.) | έτ. «Μονάρκα» .....            | 43 | 7250  |  |
| ΚΟΝΔΩΡ .....                    | (N.A.T.) | έτ. «Άγκουιλλα» .....          | 19 | 2949  |  |
| ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (λ.δ.) .....         | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα .....      | 53 | 12438 |  |
| ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.) .....          | (N.A.T.) | «Τρανσασταλντικ Κέρριερ» ..... | 44 | 7299  |  |
| ΚΟΡΗ .....                      | (N.A.T.) | έτ. «Οξιλιαρ» .....            | 41 | 5173  |  |



|                     |          |                          |    |       |   |
|---------------------|----------|--------------------------|----|-------|---|
| ΝΙΚΟΣ               | (N.A.T.) | έτ. «Άζόρες» .           | 45 | 7003  | διηλώθη: "Αγ. Βικέντιος 15 'Ιουλ. διά Γένοβαν |
| ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)     | (N.A.T.) | έτ. «Νίκος» .            | 42 | 2856  | άνεχ. Λιμπρεδίλ 10 'Ιουλ. διά Πόρτ Ζεντίλ     |
| ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Τρικοντίνενταλ» .   | 44 | 7294  | Έφθ. Σφαξ 23 'Ιουλ.                           |
| ΝΙΚ (Λιβάνου)       | (N.A.T.) | έτ. «Ευγενία Σ. Σαρίδην  | 22 | 2201  | Έφθ. Νεστόπολιν 18 'Ιουλ.                     |
| ΝΙΚΥ                | (N.A.T.) | έτ. «Πουερτό λά Πάλμα»   | 53 | 9188  | άργει Κυνόδουραν ἀπό 2 'Ιουλ. 1962            |
| ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)   | (N.A.T.) | έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»   | 44 | 7294  | άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Κοπεγχάγην     |
| ΝΙΝΑ (παν.)         | (N.A.T.) | έτ. «Σάουθ Ήοτ 'Αζια»    | 28 | 1463  | άργει Χάρκ Κόκγ ἀπό 6 Νοεμ.                   |
| ΝΙΟΒΗ (λ.)          | (N.A.T.) | έτ. «Μάρ» .              | 44 | 7063  | άργει Χαλκίδα ἀπό 1 Αύγ. 1962                 |
| ΝΟΕΛ (Λιβάνου)      | (N.A.T.) | έτ. «Σκιάθος» .          | 41 | 7251  | διηλθε Μπρόνσμποτελ 21 'Ιουλ. διά Κούδαν      |
| ΝΟΕΜΗ (Λιβάνου)     | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκάζα» .          | 42 | 7070  | διηλθε Θέσσαλη 4 'Ιουλ. διά Κούδαν            |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Τρανζόσεαν Φράϊτερ» | 44 | 14800 | άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουλ. δι 'Ολλανδίαν      |
| ΝΟΡΦ ΚΙΓΡ (λ.δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Πλετρόλερα»         | 52 | 12191 | Έφθ. Τάιν 20 'Ιουλ.                           |
| ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (λ.δ.)  | (N.A.T.) | έτ. «Πλετρόλερα»         | 56 | 18210 | άνεχ. Σιδηνός 24 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπων      |
| ΝΟΡΦ ΠΟΥΟΥΛ (λ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ρεφριτζπρέιτορ»     | 63 | 6110  | άνεχ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουλ. διά Πόρτ Λιμόν      |
| ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΕ (δ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Πλετρόλερα 'Αρμ.»   | 52 | 12029 | Έφθ. Ήσταχιαν 16 'Ιουλ.                       |
| ΝΟΣΤΟΣ (λ.δ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Άλμα» .             | 52 | 12557 | άνεχ. Μπαχάμας 25 'Ιουλ. διά Βορμόνη          |
| ΝΟΥΤΣΙ (λ.)         | (N.A.T.) | έτ. «Λιμπέρ. Φράϊτερ»    | 44 | 7061  | άνεχ. Καρβαγένην 16 'Ιουλ. (διαταγάς)         |
| ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μετ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Πουντιγουορτντ»     | 58 | 17743 | Έφθ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ.                     |
| ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Σεπ 'Εντερπράΐς»    | 58 | 13545 | άνεχ. Χάμπτον ρόδας 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν     |
| ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σεπ 'Εντερπράΐς»    | 61 | 13198 | άνεχ. Μπαχάμας 24 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν         |
| ΝΤΕΛΟΙΚ ΣΚΑΥ (λ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Σεπ 'Εντερπράΐς»    | 59 | 13545 | Έφθ. Πόρτ Ελλάζμπε 27 'Ιουλ.                  |
| ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)  | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Σηγουναίν»  | 63 | 13500 | διηλθε Παναμάρ 22 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν         |
| ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Ναδιγκέτιορς»       | 60 | 13847 | Έφθ. Μπλέφαστ 19 'Ιουλ.                       |
| ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Θεμυράνια»          | 58 | 10483 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διά Λορ. Μαρκές     |
| ΝΤΩΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα»   | 55 | 11209 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Βανκούμερ      |
| ΝΤΩΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)  | (N.A.T.) | έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα»   | 56 | 8716  | άνεχ. Ριο Ιανέριο 22 'Ιουλ. διά Μπελέμ        |
| ΝΤΩΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)  | (N.A.T.) | έτ. «Αταλάγια»           | 43 | 7237  | άνεχ. Λάς Πάλμας 11 'Ιουλ. διά N. Όρλεάνην    |
| ΝΤΩΡΙΑΝ (λ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Ρέζουλουτη»         | 56 | 10486 | Έφθ. Μόντρεαλ 18 'Ιουλ.                       |
| ΝΤΩΡΣΕΤ             | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»   | 58 | 10396 | Έφθ. Ντεμεράρα 22 'Ιουλ.                      |

|                         |          |                            |    |       |  |
|-------------------------|----------|----------------------------|----|-------|--|
| ΟΔΑ Β. (Λιβάνου)        | (N.A.T.) | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα   | 21 | 1410  | Έφθ. Λαττάκια ἀπό 13 'Ιουν.                      |
| ΟΔΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Σατούρην» .           | 43 | 6704  | Έφθ. Κολόμπι ρόδας 28 'Ιουλ.                     |
| ΟΛΥΜΠΙΑ                 | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσασταλάντικα» .   | 53 | 17362 | άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά N. Υόρκην            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΓΣ (λ.δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Πλάμας» .             | 54 | 13665 | άνεχ. Κουνινα 19 'Ιουλ. διά Περσ. Κόλπων         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'         | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13652 | άνεχ. Μόντρεαλ 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ    |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Πλάμας» .             | 54 | 20453 | Έφθ. Θιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ.                      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΤΙΝΤ (δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 14047 | Έφθ. Σκαραμαγκάν 25 'Ιουλ.                       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Άρ. Θνάσο» .          | 58 | 27602 | Έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.                        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 50 | 17791 | εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 27 'Απρ. 1962                 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)  | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 53 | 14221 | Έφθ. Ούμη Σαιδ 17 'Ιουλ.                         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Λίμπερτυς» .          | 53 | 14009 | διηλθε Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. δι 'Ιταλίαν           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 49 | 17792 | Έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ.                           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (λ.δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13678 | άνεχ. Χάρος 'Αιλαντ 16 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ        | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 53 | 13660 | Έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.                           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13934 | άνεχ. N. Υόρκην 10 'Ιουλ. δι 'Αρούμπαν           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΡΟΥΚ (λ.δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 55 | 13709 | άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 20 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ    |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΛ (λ.δ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13713 | άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 14 'Ιουλ. διά Χόλυρουντ   |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟ         | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 55 | 13934 | άνεχ. Περο. Κόλπων 23 'Ιουλ. διά Γένοβαν         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μοντέρεϋ» .           | 60 | 23290 | διηλθε Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπων          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Πλούδορ» .            | 59 | 23280 | άνεχ. Θιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Μπαχαγκουέρο    |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13665 | άνεχ. Καλουντιμπορ 15 'Ιουλ.                     |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικ» .    | 55 | 18790 | διηλθε Σουέζ 15 'Ιουλ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 55 | 13934 | άνεχ. Περο. Κόλπων 23 'Ιουλ. διά Ραβένναν        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΑΡ       | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 20595 | άνεχ. Μοντεβίδεος 2 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπων      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13665 | άνεχ. Αιμούργουν 25 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπων      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 49 | 17792 | έφθ. Κοδένας 22 'Ιουλ.                           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Πλάμας» .             | 49 | 17792 | άνεχ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ.                        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13934 | άνεχ. Μένα Αμπτουλλά 11 'Ιουλ. διά Λάδσεντ       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ     | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια Τράνσπορτ» . | 59 | 37958 | άνεχ. Ράς Τανόρα 26 'Ιουλ. διά Τρίνινταν         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ        | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 60 | 37744 | άνεχ. Μασσαλίαν 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπων       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 58 | 27602 | έφθ. Χούντον 26 'Ιουλ.                           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓΙΜ          | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 50 | 17791 | έφθ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ.                         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.)     | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη» .      | 54 | 13580 | άνεχ. Ουάντερλαντ 22 'Ιουλ. διά Μπαλμπόρα Μασούρ |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Μανασσάντον» .        | 54 | 20611 | έφθ. Αιμούργουν 15 'Ιουλ.                        |
| ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)       | (N.A.T.) | έτ. «Ουνιούμ Κερριερ» .    | 43 | 8195  | διηλθε Σουέζ 15 'Ιουλ. διά Λάδσεντ               |
| ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)    | (N.A.T.) | έτ. «Ομόνοια» .            | 44 | 7297  | άνεχ. Μένα Αμπτουλλά 11 'Ιουλ. διά Λάδσεντ       |
| ΟΡΕΜΑΡ (παν.)           | (N.A.T.) | έτ. «Πλάναρ» .             | 56 | 21093 | άνεχ. Ράς Τανόρα 26 'Ιουλ. διά Τρίνινταν         |
| ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)            | (N.A.T.) | έτ. «Οιοίδαλ» .            | 34 | 8378  | έφθ. Ριο Ιανέριο 25 'Ιουλ.                       |
| ΟΡΟΜΑΡ (λ.)             | (N.A.T.) | έτ. «Ηστερον Στάρ» .       | 44 | 7254  | έφθ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουλ.                         |
| ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς» . | 53 | 12065 | διηλθε Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. διά Λάδσεντ           |
| ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Χάννονερ» .           | 43 | 8615  | έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουλ.                            |
| ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Καρούλα φράϊτερ» .    | 44 | 7176  | έφθ. Μαντράς 23 'Ιουλ.                           |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (λ.)       | (N.A.T.) | έτ. «Σποινάνκιθλα» .       | 43 | 7210  | άνεχ. Βοιμάνην 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπων        |
| ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Ρηφερ» .              | 36 | 3891  | έφθ. Χούντον 26 'Ιουλ.                           |
| ΟΥΑΓΑΤ ΗΓΚΑ (παν.)      | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόσεαν» .         | 42 | 7192  | έφθ. Οζάκαν 14 'Ιουλ.                            |
| ΟΥΑΓΑΤ ΚΑΙΦΟΣ           | (N.A.T.) | έτ. «Πλιον. Ούάτι» .       | 43 | 7176  | άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον ἀπό 28 Μαΐου δι 'Οζάκαν     |
| ΟΥΑΓΑΤ ΚΡΟΣ (λ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Ουάτι Κρόδη» .        | 43 | 7170  | άνεχ. Οζάκαν 16 'Ιουλ. διά Βανκούμερ             |
| ΟΥΑΓΑΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λ.)   | (N.A.T.) | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα   | 43 | 7176  | άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν       |
| ΟΥΑΓΑΤ ΣΗ (λ.)          | (N.A.T.) | έτ. «Ουάτι Σή» .           | 43 | 7167  | άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Ιουλ. δι 'Αγ. Φραγκίσκον  |
| ΟΥΑΓΑΤ ΧΟΡΣ (λ.)        | (N.A.T.) | έτ. «Σπιτάτη» .            | 43 | 7261  | έφθ. Βαρκελώνην 14 'Ιουλ.                        |
| ΟΥΡΑΝΙΑ                 | (N.A.T.) | έτ. «Λά Πλάτα» .           | 43 | 7265  | άργει Χαλκίδα ἀπό 18 Μαΐου 1962                  |

|                        |          |                          |    |       |  |
|------------------------|----------|--------------------------|----|-------|--|
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιβ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πλάτεμ» .           | 43 | 2742  | άνεχ. Σιγκαπούρων 26 'Ιουλ. διά Καλκούτταν |
| ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)      | (N.A.T.) | έτ. «Επος» .             | 45 | 7133  | διηλθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Κίναν           |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)     | .....    | έτ. «Κρέστδιου» .        | 30 | 2861  | έφθ. Ριο Ιανέριο 11 'Ιουλ.                 |
| ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ          | .....    | έτ. «Στύλαμα» .          | 44 | 14250 | έφθ. Μαυρικίου 17 'Ιουλ.                   |
| ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)    | .....    | έτ. «Παρθενών» .         | 43 | 7258  | έφθ. Σερραίου 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ     |
| ΠΑΡΦΕΝΩΝ (Λιβάνου)     | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίνα» .           | 43 | 6721  | έφθ. Οζάκαν 13 'Ιουλ.                      |
| ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)    | (N.A.T.) | έτ. «Πασιφίτ Γιουνίον» . | 44 | 14233 | έφθ. Ριο Ιανέριο 13 'Ιουλ.                 |
| ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)    | .....    | έτ. «Ιντεραμερικάνα» .   | 35 | 3506  | έφθ. Τοιταγκόν ρόδας 15 'Ιουλ.             |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)   | (N.A.T.) | έτ. «Χάλκοφιλ» .         | 43 | 2881  | έφθ. Μορμούνγκα 22 'Ιουλ.                  |
| ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)       | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Μαρίνη» .   | 43 | 7082  | άνεχ. Σάντος 16 'Ιουλ. διά Ραβένναν        |
| ΠΕΛΛΑ (Λιβάνου)        | (N.A.T.) | έτ. «Πλεοπίδας» .        | 43 | 5221  | άνεχ. Βικτωρίαν 24 'Ιουλ. διά Ροζάριο      |
| ΠΕΡΔΙΚΑ (λ.)           | .....    | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα | 44 | 7228  | άνεχ. Ούπην 22 'Ιουλ. διά Βοευτ. Κολομβίαν |
| ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ            | (N.A.T.) | έτ. «Καρρέτ» .           | 43 | 7139  | άνεχ. Αντεν 27 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπων     |
| ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)      | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια» .         | 58 | 13581 | άνεχ. Ν. Ορλεάνην 27 'Ιουν. (διαταγάς)     |
| ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)         | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια» .         | 56 | 8001  | άργει Χαλκίδα ἀπό 24 Μαΐου 1962            |
| ΠΕΤΑΛΟΝ (λ.)           | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίτα» .           | 43 | 7134  | άργει Χαλκίδα ἀπό 21 Δεκ.                  |
| ΠΙΟΝΕΡ                 | (N.A.T.) | έτ. «                    |    |       |  |

|                            |           |                                 |    |       |   |
|----------------------------|-----------|---------------------------------|----|-------|---|
| ΡΑΓΚΕΡ                     | (N.A.T.)  | έτ. «Ντέλ Έστε» .....           | 44 | 7192  | άνεκ. Ν. Ύρκην 22 'Ιουλ. διά Τόκιο<br>διήλθε Τζιμπουτί από 26 'Ιουν. διά Κίναν<br>άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 'Ιουλ. διά Ντουμάι<br>άνεκ. Χαμπον ρόδης 23 'Ιουλ. διά 'Ιταλίαν<br>άργει Τριπολίν (Λιβάνου) από 16 'Ιουλ. 1962<br>άνεκ. Κολόμπο 21 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν<br>έφθ. Χάμιλτον ('Οντ.) 18 'Ιουλ. διά Ηράκλειον<br>άνεκ. Αλεξανδρειαν 21 'Ιουλ. διά 'Ηράκλειον<br>άνεκ. Σπέτζια από 6 'Απρ.<br>άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 22 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν  |
| ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ                  | (N.A.T.)  | έτ. «Σαιντ» .....               | 44 | 7176  | άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ. 1962<br>διήλθε Νίτον 25 'Ιουλ. διά 'Ισπανίαν<br>άνεκ. Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουλ. διά 'Αγγλιαν<br>διήλθε Σουέζ από 27 'Ιουν. διά Κουβέιτ<br>άνεκ. Κοκούρα από 5 'Ιουν. διά 'Ανάρρι<br>άνεκ. Μομπάτα 7 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην<br>έφθ. Πόρτ Σαιδ 16 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ<br>διήλθε Πόρτ Σαιδ 16 'Ιουλ. διά Βεντζίαν<br>άνεκ. Λός 'Αντζελες 27 'Ιουλ. διά Τόκιο<br>έφθ. Σάντος από 21 'Ιουν. διά Τόκιο<br>έφθ. Σάντος 29 'Ιουν.<br>άργει 'Αμπελάκι από 16 Αύγ. 1958<br>διήλθε Παναμά 30 'Ιουν. διά Τόκιο<br>άνεκ. Χαντστον 15 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Εσκουντέλ<br>έφθ. Ραδέννα 29 'Ιουν.<br>διήλθε Θεούτα από 20 'Ιουν. διά Χαδάνα<br>έφθ. Κωνπολίν 23 'Ιουλ.<br>άνεκ. Σαγκάνη 29 'Ιουν. διά Πουσάν<br>άνεκ. Λισέρπουλ 3 'Ιουλ. διά Κούδαν<br>άνεκ. Χογκ Κόγκ 8 'Ιουλ. διά 'Αμπαντάν<br>άνεκ. Λός 'Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν<br>άνεκ. Άγ. Φραγκίσκο 15 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν<br>διήλθε Παναμά 9 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν<br>έφθ. Κολόμπο 28 'Ιουλ.<br>άνεκ. Αδύοσταν 10 'Ιουλ. διά Τρίνινταν<br>άνεκ. Χιροχάτα 12 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ |
| ΣΑΙΝ ΑΝΤΩΝΥ                | (Λιβάνου) | έτ. «Μαρκάσσα» .....            | 40 | 5349  |   |
| ΣΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ             | (Λιβ.)    | έλληπνικά συμφέροντα .....      | 45 | 7198  |   |
| ΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ               | (Λιβάνου) | έτ. «Μαρκάζα» .....             | 42 | 7165  |   |
| ΣΑΙΝ ΤΖΕΙΜΕΣ               |           | έτ. «Σαιν Τζέιμες» .....        | 42 | 7243  |   |
| ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ                | (Λιβ.)    | έτ. «Ναδίσσια» .....            | 36 | 5129  |   |
| ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)             |           | έτ. «Στανάκιλλ» .....           | 45 | 2780  |   |
| ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (λ.)           |           | έλληπνικά συμφέροντα .....      | 43 | 7257  |   |
| ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ              | (N.A.T.)  | έτ. «Βλάνστον» .....            | 50 | 2736  |   |
| ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ               |           | έτ. «Καρολίνη» .....            | 43 | 7239  |   |
| ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ                |           | έτ. «Καρολίνη» .....            | 43 | 7224  |   |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ                 |           | έτ. «Γιαβίζα» .....             | 44 | 7242  |   |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ                |           | έτ. «Καρολίνη» .....            | 43 | 5372  |   |
| ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)            |           | έτ. «Βλάνστον» .....            | 43 | 7197  |   |
| ΣΑΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΟ (λ.)         |           | έτ. «Βλάνστον» .....            | 45 | 3161  |   |
| ΣΑΝ ΡΕΜΟ                   |           | έτ. «Καρολίνη» .....            | 43 | 7200  |   |
| ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ               |           | έτ. «Ολίστιμη» .....            | 43 | 7260  |   |
| ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ (λ.)         |           | έλληπνικά συμφέροντα .....      | 47 | 3775  |   |
| ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ                 | (Λιβάνου) | έτ. «Βαπτιστής» .....           | 43 | 7267  |   |
| ΣΑΝ ΤΖΩΝ (Λιβάνου)         | (N.A.T.)  | έτ. «Βαλερόζι» .....            | 40 | 5192  |   |
| ΣΑΝΟΥΚΟ (λ.δ.)             | (N.A.T.)  | έλληπνικά συμφέροντα .....      | 55 | 12340 |   |
| ΣΑΝΣΕΤ (λ.)                | (N.A.T.)  | έτ. «Άλμπερτα» .....            | 44 | 7238  |   |
| ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ                 | (N.A.T.)  | έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .....        | 44 | 7210  |   |
| ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ              | (N.A.T.)  | έτ. «Κάπα» .....                | 44 | 7280  |   |
| ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (λ.)         |           | έλληπνικά συμφέροντα .....      | 45 | 2802  |   |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)           | (N.A.T.)  | έτ. «Σάντα Μαρία» .....         | 56 | 9966  |   |
| ΣΑΝΤΑ ΖΟΖΑ (λ.)            | (N.A.T.)  | έτ. «Παναθήνα» .....            | 43 | 7179  |   |
| ΣΑΝΝΙΠΗΜ (λ.)              | (N.A.T.)  | έτ. «Γκόλφο Σ.» .....           | 45 | 12723 |   |
| ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)       | (N.A.T.)  | έτ. «Μέντη» .....               | 36 | 1988  |   |
| ΣΑΟΥΘ ΠΟΟΥΛ (λ.)           |           | έτ. «Ρίψερ» .....               | 63 | 6200  |   |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)       | (N.A.T.)  | έτ. «Τρανζέσεαν Τρά τερ» .....  | 44 | 10743 |   |
| ΣΑΠΦΟ                      |           | έτ. «Τέρμαρ» .....              | 44 | 7200  |   |
| ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ            | (λεβ.)    | έτ. «Ντέλ Σούρ» .....           | 31 | 4704  |   |
| ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)            | (N.A.T.)  | έτ. «Πλαστικοί Μαρίνα» .....    | 45 | 10567 |   |
| ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)               | (N.A.T.)  | έτ. «Μαρίνη» .....              | 43 | 7257  |   |
| ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ                 | (Λιβάνου) | έτ. «Μοντελίντο» .....          | 43 | 7131  |   |
| ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιβ.)      |           | παναμαϊκή εταιρία .....         | 46 | 1059  |   |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ                   |           | έτ. «Μάντισσον» .....           | 45 | 15100 |   |
| ΣΟΚΟΡΙ (λ.)                |           | έτ. «Σούκο» .....               | 50 | 5507  |   |
| ΣΟΛ (λ.δ.)                 | (N.A.T.)  | έτ. «Σολόρο» .....              | 49 | 10027 |   |
| ΣΟΜΙΑ                      |           | έτ. «Σόμια» .....               | 53 | 805   |   |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)    |           | έτ. «Ικόλα Σπέτσαι» .....       | 27 | 4966  |   |
| ΣΠΗΝΤΤΟΥΑΙΗ (λ.δ.)         | (N.A.T.)  | έτ. «Γκόθικο» .....             | 57 | 20683 |   |
| ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)      | (N.A.T.)  | έτ. «Νέπτουν Τάνκερς» .....     | 56 | 30150 |   |
| ΣΤΑΜΑΤΗΣ                   |           | έτ. «Ντιάνα» .....              | 43 | 7290  |   |
| ΣΤΑΡ (λ.)                  | (N.A.T.)  | έτ. «Στάρ» .....                | 44 | 7162  |   |
| ΣΤΑΡΑΛΙΤ (λ.)              | (N.A.T.)  | έτ. «Ινδονηλάρη» .....          | 55 | 8799  |   |
| ΣΤΕΒΟ                      |           | έτ. «Ανταμπη» .....             | 44 | 7066  |   |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.                | (N.A.T.)  | έτ. «Μαργκαούρο» .....          | 56 | 10360 |   |
| ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)             | (N.A.T.)  | έτ. «Κάννα» .....               | 52 | 12064 |   |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)        | (N.A.T.)  | έτ. «Λιμπανέζα» .....           | 44 | 5244  |   |
| ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιβάνου)          | (N.A.T.)  | έτ. «Σάν Σπυρίδων» .....        | 42 | 7203  |   |
| ΤΑΣΟΣ (Λιβάνου)            | (N.A.T.)  | έτ. «Λιμπανέζα» .....           | 30 | 5316  |   |
| ΤΕΤΗ Ν. (Λιβάνου)          | (N.A.T.)  | έτ. «Θηριαν» .....              | 49 | 2496  |   |
| ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιβάνου)          | (N.A.T.)  | έτ. «Τρίκο» .....               | 44 | 7045  |   |
| ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιβάνου)          |           | παναμαϊκή εταιρία .....         | 38 | 1465  |   |
| ΤΖΕΙΜΕΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)        |           | έτ. «Σκέρρειρερς» .....         | 43 | 7231  |   |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΚΑΣ           | (N.A.T.)  | έτ. «Οσεδίνικη» .....           | 43 | 7040  |   |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ            | (λ.)      | έτ. «Οσεδίνικη» .....           | 43 | 7026  |   |
| ΤΖΕΝΝΥ ΙΙΙ (Λιβάνου)       |           | έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....       | 44 | 7176  |   |
| ΤΖΩΝ Γ. Λ.                 | (N.A.T.)  | έτ. «Λάμπροδα» .....            | 43 | 7251  |   |
| ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ (λ.)            | (N.A.T.)  | έτ. «Μέντοπη» .....             | 53 | 5479  |   |
| ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)            | (N.A.T.)  | έτ. «Μπαλμπό» .....             | 54 | 18717 |   |
| ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)          | (N.A.T.)  | έτ. «Λίμερπετης» .....          | 53 | 27853 |   |
| ΤΙΡΥΝΣ (λ.)                | (N.A.T.)  | έτ. «Άντρα» .....               | 44 | 7256  |   |
| ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)            | (N.A.T.)  | έτ. «Ολίστιμη» .....            | 37 | 4542  |   |
| ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)          |           | έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....       | 27 | 2758  |   |
| ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (λ.)            | (N.A.T.)  | έτ. «Τρόμη Τάνκερς» .....       | 43 | 7238  |   |
| ΤΡΑΝΣΤΣΚΟΥΛΦ (λ.δ.)        |           | έτ. «Τρανσόδιλ» .....           | 57 | 24027 |   |
| ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)           |           | έτ. «Τζάκονι» .....             | 44 | 8597  |   |
| ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ (λ.)           | (N.A.T.)  | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....      | 44 | 7091  |   |
| ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)            |           | έτ. «Μίνοσάνα» .....            | 27 | 2457  |   |
| ΤΡΙΚΚΕΡΙΑ (λ.)             | (N.A.T.)  | έτ. «Αρτεμίσιον» .....          | 44 | 7247  |   |
| ΤΡΙΤΩΝΙΑ (λ.)              | (N.A.T.)  | έτ. «Μάρε Νότορουμ» .....       | 44 | 7165  |   |
| ΤΡΟΓΙΑΝ (λ.)               | (N.A.T.)  | έτ. «Σάντα Μαριγώ» .....        | 42 | 7230  |   |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)            | (N.A.T.)  | έτ. «Υδρούσσα» .....            | 55 | 21088 |   |
| ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιβ.)         | (N.A.T.)  | έτ. «Πεγκουΐν» .....            | 47 | 15543 |   |
| ΦΑΝΝΑΡ                     | (λ.)      | έτ. «Μίλλος» .....              | 44 | 7247  |   |
| ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)              | (N.A.T.)  | έτ. «Μίρμαίνη» .....            | 57 | 21910 |   |
| ΦΑΡΑΣΙΣ                    |           | έτ. «Ινκάικα» .....             | 45 | 7181  |   |
| ΦΑΡΟ (λ.)                  |           | έτ. «Παναμ. Μαρίν 'Εντεροπράτ」  | 42 | 7231  |   |
| ΦΙΛΙΑ (Λιβάνου)            | (N.A.T.)  | έτ. «Πιούνιον Κομμέρσιαλ» ..... | 29 | 3958  |   |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.) |           | έτ. Σιάρχου .....               | 63 | 53000 |   |
| ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ II (λ.)          | (N.A.T.)  | έτ. «Προγκρέσσο» .....          | 44 | 7208  |   |
| ΦΙΛΩΡΑ                     |           | έτ. «Οσεαν Γουαίνη» .....       | 36 | 2642  |   |
| ΦΟΙΝΙΣ Ι (λ.δ.)            | (N.A.T.)  | έτ. Βιφωνῆς .....               | 45 | 10547 |   |
| ΦΟΥΑΜΑΡ (λ.)               | (N.A.T.)  | έτ. «Σάν Πέντρο» .....          | 44 | 7022  |   |
| ΦΩΑΤΕΡΝΙΤΥ                 |           | έτ. «Φιοσεντίνιτου» .....       | 63 | 10500 |   |
| ΦΩΤΗ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ (Λιβάν.)  | (N.A.T.)  | έτ. «Ασαθλίρης» .....           | 44 | 7067  |   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Π.                 | (N.A.T.)  | έτ. «Σωτήρας» .....             | 45 | 7224  |   |
| ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)       | (N.A.T.)  | έτ. «Μεντιτ. Σηγνούαίν» .....   | 36 | 1965  |   |
| ΧΑΡΙ (λ.)                  | (N.A.T.)  | έτ. «Οσεαν Τ.» .....            | 45 | 7255  |   |
| ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)              | (N.A.T.)  | έτ. «Νίλα» .....                | 57 | 23664 |   |
| ΧΕΛΜΟΣ (Λιβάνου)           |           | έτ. «Οξελόδες» .....            | 41 | 5236  |   |
| ΧΕΡΜΟΝ (Λιβάνου)           |           | έτ. «Τζένεραλ» .....            | 19 | 2559  |   |
| ΧΟΚ                        |           | έτ. «Ντέλ Εστε» .....           | 43 | 7127  |   |
| ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιβάνου)          | (N.A.T.)  | έτ. «Σαμούρινάδη» .....         | 42 | 2873  |   |
| ΧΡΥΣ (λ.)                  |           | έτ. «Τράρουντ» .....            | 43 | 7258  |   |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιβάνου)         |           | έτ. «Γένντο» .....              | 43 | 7281  |   |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιβάνου)      |           | έτ. «Τζέρτε» .....              | 41 | 2934  |   |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)           | (N.A.T.)  | έτ. «Γιουν. Σίππερς» .....      | 55 | 23930 |   |
| ΧΡΥΣΗ (δ.)                 | (N.A.T.)  | έτ. «Σαντάντερ» .....           | 53 | 18732 |   |
| ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)           | (N.A.T.)  | έτ. «Μαρακαϊ» .....             | 44 | 7256  |   |

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 68.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st JULY 1963

#### The flight from the Greek flag

We are informed from New York that applications have been submitted for the transfer of eleven Greek vessels to the Liberian flag.

We are also informed that another eleven Greek ships will shortly follow suit.

The causes for this flight from the Greek flag are not too difficult to ascribe. In addition to the basic drawbacks of a fleet composed only of dry cargo and tanker trampships, the absence of Greek cargoes, the absence of a local finance market at low rates of interest, dependence on foreign underwriters and foreign registers, the absence of adequate local repair facilities, the absence of State support and a stable shipping policy, Greek shipping is also burdened with the unwarranted police tactics of the Ministry of Mercantile Marine.

The wise men who run this Ministry seemed to think that the bugbear of a union boycott and the I.T.F. bogey would be sufficient to scare our shipowners into transferring to Greek registry, leaving them free to indulge in their narrow-minded and officious interference with a merchant fleet that is barely surviving its seventh year of crisis.

And if the Greek State and those who lay down Greece's shipping policy do not help it to survive, then Greek shipping will perforce seek other roads to salvation, even if they require the transfer to other registries to avoid the fines, police action and taxation of losses that the Greek flag represents. And this time, the shift to other flags will be a permanent one!

#### The crew shortage

We have every reason to believe the current crew shortage in all ranks is not attributable to the demand on Greek ships alone.

An estimated three thousand Greek seamen are currently employed on Israeli ships, some Scandinavian vessels and on non-Greek-owned convenience-flag vessels.

There was a shortage at a time when very few ships were laid up. Now that the number of layups is considerable (about 200 ships), there is no reason why there should be a shortage of Greek crews.

This situation bears watching and some sort of investigation should be carried out by the Ministry of Mercantile Marine.

Greek crews, because of their quality, are much in demand by foreign shipowners. What is to happen when they will be able, at some future date, to serve on any Common Market country's ships?

With more and more youngsters taking up comfortable shore jobs in those countries, the time will come when Greek and Spanish seamen will be the only ones available to sail their ships, to the detriment of our own fleet.

The matter calls for further and profound study.

#### The trend towards Diesel ships

There is a definite trend towards Diesel-powered supertankers which Greek shipowners have already begun ordering in Japan.

Recently, seven such ships have been ordered and the oil companies have made no secret of their preference in chartering such vessels.

The Diesel-minded Norwegians have even gone as far as to choose this type of propulsion for 100,000-ton vessels! We are bound to follow suit.

However, we are badly in need of engineers who can handle 20,000 horsepower engines and no time should be lost in training them or sending them to the manufacturing plants where they can receive first-hand instruction.

Meanwhile, the State should do everything possible to ensure that our merchant navy engineers are provided with the post-graduate training and the necessary technical manuals to enable them to shoulder the responsibilities they will be called upon to undertake.

We would go as far as to say that the lack of Diesel engineers has made many a Greek shipowner hesitate before ordering a Diesel-powered vessel.

In shipping matters, the State has a tendency of being caught unawares by the rapid course of events. In this case, even belatedly, every effort should be made to provide the new Diesel ships with well-trained and efficient engineers.

#### The Italians can't take it!

Dismayed by the volume of Greek shipping that sails from Adriatic ports with passengers for Greece and the Eastern Mediterranean, the Italian authorities have resorted to slandering Greek ships in an attempt to give them a bad name.

The Greek Embassy in Rome has fallen for this Italian ruse and, in an official report, suggests that measures be taken to improve the standard of the Greek ships concerned.

As an example, and the solitary one contained in the Ambassador's report, a comparison is made between the Greek ferry "Egnatia" and the Italian ferry "Appia" which is said to be far superior.

In point of fact, the opinion of the majority of travellers who have used both ships is that the service and food on the "Egnatia" is far superior to the "Appia". The fact that the Italians built the "Appia" a year later than the "Egnatia", after having seen the plans of the Greek ship, and turned out a larger and more luxuriously appointed vessel, cannot be held against the N.T.O. which ordered the ship or the Company that bought it afterwards.

Our Ambassador in Rome, who should have made the necessary inquiries first, before swallowing the Italian line, bait, hook and sinker, does not realise that Greek enterprise, entirely unassisted and in no way subsidised, is taking the business away from a state-owned and lethargic Italian company that, instead of fighting back with legitimate methods, resorts to defamatory and unfair accusations.

#### Greek ships in Italian ports

Greek passenger ships calling at Italian ports are submitted to severe control and inspections and subjected to fines for alleged transgressions by Greek crews.

The report sent in by the Greek Ambassador in Rome, to which we refer in another article, attributes this attitude to vindictiveness on the part of the Italian authorities as a result of the preference shown by large numbers of West Europeans for the Greek ships.

Needless to say, the Italians would have no cause to carry on the way they do if some of the worse elements among our crews desisted from smuggling cigarettes which seems to be the chief cause for complaint.

Perhaps the few culprits who, by their misdeeds, give the Italians the opportunity to defame our ships should be transferred to other lines until they can be made to see the error of their ways. It is up to the Ministry of Mercantile Marine and the shipowners concerned to take the necessary action.

#### Reefer ships

Greece is at long last to acquire the reefer ships required to export her perishables.

The main difficulty with reefer cargoes, which have so far been carried in foreign bottoms, is their seasonal nature and the need for a large volume of tonnage during a short period of a few weeks. Another difficulty is the technical aspects of reefer ships with which our crews are not familiar.

The fact that Mr. Costas Gratsos is connected with the new venture leads us to believe these difficulties will be overcome.

The new company established for this purpose, with a share capital of \$30 million is to be named ETEAP. 40% of the capital will be put up by the Greek State and 60% by the Agricultural Bank of Greece.

#### A Greek cruise to the polar circle

Typaldos Lines have done it again. For the first time, a Greek cruise ship has carried passengers to the Polar Circle.

The "Acropolis" put in at Spitzbergen with 485 cruise passengers.

The voyage from Reykjavik to Spitzbergen was a tricky one, with icebergs and fog through which the "Acropolis", a 5,175-ton vessel, threaded her way at 15 knots.

But, one of the cruise passengers writes, "It was a wonderful trip!"

At Spitzbergen, the first Greek cruise ship ever to call there was greeted by the Governor and all facilities were provided free of charge. It is to be noted that the "Coronia" and the "Gripsholm", also headed for Spitzbergen, were obliged to change their itinerary and omit the

Spitzbergen call because of the weather.

The "Acropolis" has now made an international reputation for herself as a cruise ship and can look forward to a long and prosperous career.

Are we being discriminated against?

We understand that the Suez Canal Authority does not recognise tonnage certificates issued in Greece by the Inspectorate of Merchant Ships, regardless of the fact that the measurement of Greek ships is usually made by a foreign Register such as Lloyds or the American Bureau.

The Canal Authority's measurement usually results in a higher figure as a result of which Canal dues are increased by as much as £ 50 in some cases.

The Greek Consul at Port Said should look into the matter and find out whether the Canal Authority's tactics apply to ships of other nationalities as well.

If this discriminatory measure is restricted to Greek ships alone, then the Greek Ambassador in Cairo should take the necessary steps with the U.A.R. Government to stop this unfair practice.

## The Russian factor

The Russians are forging ahead with their seven-year shipbuilding programme and their modern merchant fleet is being built on the soundest of all possible bases: well-trained and efficient crews.

Indeed, there is an abundance of training schools for merchant navy officers and men throughout the Soviet Union and what they lack in tradition is more than amply made up for in quality and proficiency.

Naval training in Russia is divided into three sectors: there are higher and middle schools for officers and lower schools for crews.

Three higher schools or Naval Institutes as they are called, are functioning in Leningrad, Odessa and Vladivostok. The training period

is as long as five and a half years. On completing their high school education, candidates enter these schools after three years of sea service. They emerge as fully qualified deck officers, engineers or electrical engineers. During the summer months, they serve on ships where they are given practical instruction.

After four years of service as third officers and third engineers, they qualify for promotion.

The middle schools are fourteen in number and are distributed among various shipping centres ranging from Archangel, the Baltic,

[Home](#) | [About Us](#) | [Services](#) | [Contact Us](#)

the Black Sea and the Caspian to the Far East. High school graduates are accepted in these schools for a four-year training period. After six years of sea service, the graduates of these schools obtain their master's or chief engineer's licence without further examinations. The only difference between them and the graduates of the higher schools is that they are not as well-grounded as the latter in theoretical subjects.

The lower schools are engaged in training able seamen, firemen, oilers, cooks, stewards, etc. Candidates with seven years of schooling are accepted and are trained in these schools for a period of two years. After two years of sea service, they are provided with the relevant certificate of proficiency.

This system of training has been applied for the last ten years and we must confess that the men who man Russian ships have nearly always provoked the admiration of all outsiders who have come into contact with them.

The Soviet Merchant Fleet will soon be a factor to reckon with and a doughty competitor — more so as far as we are concerned with all the drawbacks our own fleet suffers from.

## The Europe - Australia Line

We are informed that Messrs. Chandris are in the process of securing a fast, luxury vessel to replace the "Brittany" on the Europe-Australia Line.

## Greek orders in Japan

There is little doubt that Greek shipowners, with their first postwar orders in Japan, helped the Japanese shipbuilding industry struggle to its feet. In addition, of 5,746,000 gross tons of foreign orders at Japanese yards between 1956 and 1961, 1,907,672 grt. or 33.2% was for the account of Greek owners.

More orders are being filed for supertankers and, indeed, Greek orders have forged ahead of Norwegian orders at Japanese yards.

This time, most of the newbuildings have been prechartered. In other words, mortgage payments for 80% of the ship's value over eight years have been assured. The speculative angle has been abandoned, fortunately, and the shipowners concerned have contented themselves with \$1.90 per ton per month even though the cost of the vessels ranges between \$90 and \$95 per ton for 50-70 thousand-ton ships.

Nevertheless, these prices are considered to be the best obtainable.

Up to July, a total of 42 tankers and mixed carriers had been ordered by Greek shipowners at Japanese yards, totalling 2,256,600 dwt, and 7 drycargo freighters totalling 340,000 grt.

Three of the supertankers are Diesel-propelled and more may follow

**ITALY - GREECE BY CAR FERRY**

***ms. EGNATIA - ms. APPIA***

BRINDISI — CORFU — IGOUmenitsa — PATRAS

A joint service by  
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES & ADRIATICA

Walk on or drive on to either of these two ultra-modern luxury ships for an overnight crossing in absolute comfort.

APPLY TO YOUR TRAVEL AGENT

or send in this coupon for full details and complete literature

**Built 1960 & 1961**  
**Swimming Pools**  
**Air-conditioned throughout**  
**Anti-roll stabilisers**  
**Rates from \$ 11 per person**  
**and \$ 16 per car**

To: HELLENIC MEDITERRANEAN LINES  
Electric Railway Station Building  
Piraeus - GREECE

Please send me full details on your passenger and car ferry service without obligation.

M \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

Town \_\_\_\_\_ Country \_\_\_\_\_

suit. Of all foreign orders placed in Japan between April 1962 and May 1963, Greek orders covered 27.8% of the total figure of \$ 501.7 million.

During a recent visit to Japan on the occasion of the launching of the 56,000 dwt. supertanker "Gerania" at the Ishikawajima - Harima yards in Tokyo, Mr. Basil P. Goulandris stressed the confidence of Greek shipowners in the Japanese shipbuilding industry and the importance of the fact that contracts with Japanese yards were free from exchange agreements and other complications.

Mr. Goulandris further stated that the 34 Japanese-built vessels of his fleet cost a total of 150 million dollars and that he was negotiating the construction of another four units costing about 26 million dollars. In addition, his firm had spent six and a half million dollars in conversions of warbuilt vessels in Japanese yards and \$ 1.5 million in repairs and supplies of spare parts and stores.

## The nuclear ship "Savannah"

In view of the impending visit of the nuclear ship "Savannah" to Belgium, the Belgian Government has submitted two bills to Parliament. The first ratifies a bilateral agreement between Belgium and the United States by which the U.S. Government agrees to indemnify any "nuclear" accident up to the sum of half a billion dollars in accordance with the relative court decision.

The second bill establishes the legal grounds for indemnity without the necessity for the damaged party to prove whether the causes were accidental or not. This bill is based on the terms of the 1962 International Convention governing the liability of nuclear ship operators. The draft bill also deals with questions of competence, limits of indemnity, replacement, double indemnity, etc.

As soon as the "Savannah" overcomes her crew problems, she is scheduled to visit Greek ports as well. We wonder whether our own Government has acted with the same foresight as the Belgians. It is up to the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Mercantile Marine to answer that question.

## Praiseworthy examples

The scholarship to Athens College set up in memory of the late Mrs. Chrysanthi M. Lemos was won this year by a young boy from Chios named Dimitrios Syrris who won top marks among 74 candidates. His father is a labourer who does not earn more than sixty drachmas per day and the whole family of six lives in a single room with a monthly rent of 200 drachmas.

The boy was found bright and very likeable, with a bent for mathematics and he made a most favourable impression on the Selection Committee.

Thus, Mr. Costa Lemos' idea to set up a scholarship in memory of his mother will help a young boy to obtain an education he would never have been able to afford and make him doubly useful to himself, his family and to society as a whole.

\* \* \*

The second successful candidate was Dimitrios Stevis who comes from a poor farm family in Chios. His scholarship was contributed by Mr. Bradley Shattuck, of New Haven, Connecticut.

\* \* \*

Mr. Costa M. Lemos intends to set up an Electronics Hall in Athens College to stimulate the interest of the boys in shipping and navigation.

Mr. Lemos recently visited the College in the company of Ministry of Mercantile Marine officials to discuss his new project.

## OBITUARY

### Nicolaos D. Lykiardopulo

We regret to report the death in Athens on July 16, of Nicolaos D. Lykiardopulo at the age of 97.

The passing of the first and most senior of Greece's old guard of shipowners puts an end to a period that began at the end of the last century.

The story of his career, to a great extent, is a living picture of that period.

He was born in Cephalonia, in 1866, and, at the age of fourteen,

he joined his uncle, Foti Lykiardopulo who was a sea captain based in Constantinople.

He began his career as a deckboy on the sailing ship "Eftychia" and later established himself as a shipmaster and shipowner, buying his first ship, the "Eleni Mila" in 1897 and the "Fotis" in 1900.

In 1901 he moved to Piraeus and by 1914, he owned three ships, newly built for his account. All three were lost during the first world war.

In 1914, also, he founded the Bank of Piraeus and an insurance company.

In 1934, he was unanimously elected a Senator by the members of the Greek Shipowners' Association of which he was one of the founding members.

He spent the years of the German occupation in Athens and, from 1950 and for ten years onwards, he was Chairman of the Greek Shipowners' Association.

After the earthquakes that devastated Cephalonia in 1953, he built a children's home in Argostoli and rebuilt the church of St. Nicholas in Keramies.

He was married in 1890 to Catherine Rossolimos with whom he lived happily and up to the time of her death for 69 years.

He is survived by his sons, Panaghis and Gerasimos, who forty years ago founded the well-known firm of Lykiardopulo & Co. Ltd. in London, and by his grandchildren and great-grandchildren.

Fifty years ago he was awarded the Silver Cross of the Royal Order of the Redeemer and ten years ago he was made a Commander of the Royal Order of the Phoenix and awarded the Gold Medal of Shipping.

Nicolaos Lykiardopulo was not only an exemplary shipowner of international repute. He was a leader in the sense that he predicted trends with uncanny foresight and championed the cause of progress for the sake of Greek shipping as a whole and not from the narrow vantage point of his own particular interests.

He had a deep and abiding faith in the future of Greek shipping even when the situation seemed worse than hopeless and his love for the seaman — he was one himself — was prompted by the conviction that he was the shipowner's most valuable collaborator.

As Chairman of the Greek Shipowners' Association, his lucid mind, which never failed him even on his deathbed, did much to solve the seemingly insuperable problems facing Greek shipping in the postwar period. The force of his personality and his profound knowledge of all the aspects of shipping enabled him to sweep away the mistrust and misunderstanding between State and shipowners and between shipowners and the maritime unions.

For the first time, shipowners and union leaders sat down together, frequently during all-night sessions, to hammer out collective agreements without State interference.

For the first time, old accounts between shipowners and the State were cleared away and the road opened for new legislation and acceptable terms laid down by which the great "repatriation" movement could begin.

Those who took part in the various discussions and negotiations will never forget the profound morality, the patriotism and the sound common sense that guided the thought of the aged Dean of Greek Shipping.

His wealth did nothing to change his admirable character and way of life. Modest to the very last, he only evinced pleasure when he was called "Capitan Nicola" — a title he was extremely proud of.

His interest in shipping was maintained even when advanced age made it difficult for him to move about freely.

He would often be driven down to Hellenic Shipyards to watch the work in progress and he recently addressed a congratulatory letter to Mr. Stavros Niarchos for his achievement. He would also visit Piraeus, to watch the new harbour works and, against doctors' orders, he insisted on visiting the car ferry "Egnatia" when she first put in at Piraeus three years ago.

Nicolaos Lykiardopulo was not a meteor flashing through the sky of Greek shipping. He was a star of the first magnitude, strong and bright, guiding Greek shipping men to a better future.

(He has taken his place in the firmament and he will never be forgotten.

With this tribute to the Dean of Greek Shipping, our deepest sympathy goes out to his family for their truly irreparable loss.

# ATLANTIC BANK OF NEW YORK

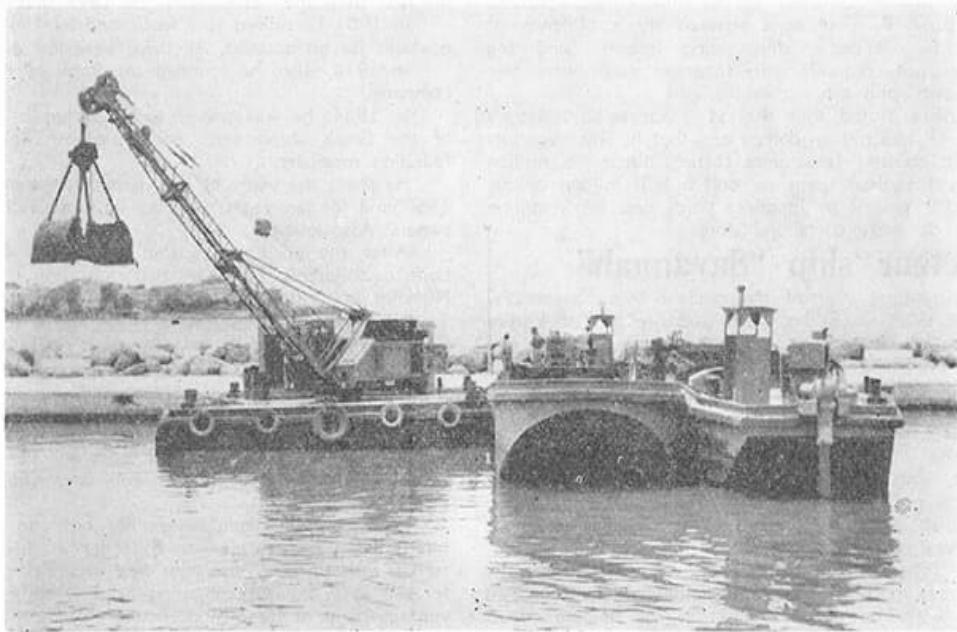
## EXTENDS ITS BANKING FACILITIES TO CREW MEMBERS.

MAIN OFFICE  
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE  
123 WILLIAM STREET

## ΕΝΑ ΝΕΟΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ



"Ενα έκ τῶν πλέον συγχρόνων έκσκαπτικῶν συγκροτημάτων κατεσκεύασε διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ Ἑλληνικὴ Ναυπηγικὴ Βιομηχανία τῶν κ. κ. Κ. Στυλιανοῦ, Χ. Κωνσταντάρα καὶ Δ. Μπαγλατζῆ. Τὸ συγκρότημα τοῦτο, τὸ ὅποιον εἰκονίζεται ἀνωτέρω, ἀπαρτίζεται ἀπὸ 3 σκάφη, ἔξ ὧν ἔνα γερανοφόρον καὶ δύο «κλασπέ», χωρητικότητος 80 τόννων ἐκαστον. Ἐντὸς τοῦ έκσκαπτικοῦ μηχανήματος ὑπάρχει βιθοκόρος, ἡ ὁποία διαθέτει ἡλεκτροπαραγωγὸν ζεῦγος διὰ τὴν ἄνετον λειτουργίαν τοῦ γερανοῦ κατὰ τὴν νύκτα, καθὼς καὶ ἀντλητικὸν συγκρότημα. Τὰ δύο σκάφη «κλασπέ» διαθέτουν ἴδιαν κίνησιν δι' ἔξωλεμδίων μηχανῶν, ὁ μηχανισμὸς ἀνοίγματος καὶ κλεισίματος τῶν θυρῶν δὲ πρὸς ἀπόρριψιν τῶν βιθοκορημάτων γίνεται αὐτομάτως δι' ἡλεκτρισμοῦ, τὸ ὅποιον παράγει εἰδικὴ γεννήτρια. Ἡ μετακίνησις τοῦ συγκροτήματος ἐπιτυγχάνεται χωρὶς τὴν χρησιμοποίησιν ρυμουλκοῦ, τὰ δύο σκάφη «κλασπέ» δύνανται μὲ πλῆρες φορτίον νὰ ἀναπτύξουν ταχύτητα 6 κόμβων. Θεωρεῖται σημαντικὸν δῆμα προόδου εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγικῶν κατασκευῶν τὸ ἀνωτέρω έκσκαπτικὸν συγκρότημα, λόγῳ τῶν πολλῶν πλεονεκτημάτων.

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE  
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCOY,"

INTERNATIONAL  
TELEX NY 2121 OR 242-0233

**FRANK B. HALL & CO., INC.**

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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